



COMITÉ DE PROTECCIÓN
DEL MEDIO MARINO
57 ° periodo de sesiones
Punto 21 del orden del día

MEPC 57/21
7 abril 2008
Original: INGLÉS

**INFORME DEL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO
SOBRE SU 57º PERIODO DE SESIONES**

Sección		Párrafos	Página
1	INTRODUCCIÓN	1.1 – 1.9	4
2	ORGANISMOS ACUÁTICOS PERJUDICIALES EN EL AGUA DE LASTRE	2.1 – 2.50	7
3	RECICLAJE DE BUQUES	3.1 – 3.67	18-30
4	PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA OCASIONADA POR LOS BUQUES	4.1 – 4.121	30-67
5	INTERPRETACIONES Y ENMIENDAS DEL CONVENIO MARPOL Y DE LOS INSTRUMENTOS CONEXOS	5.1 – 5.17	67-71
6	IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO DE COOPERACIÓN, EL PROTOCOLO DE COOPERACIÓN-SNPP Y LAS RESOLUCIONES PERTINENTES DE LA CONFERENCIA	6.1 – 6.11	71-75
7	DETERMINACIÓN Y PROTECCIÓN DE ZONAS ESPECIALES Y DE ZONAS MARINAS ESPECIALMENTE SENSIBLES	7.1 – 7.19	75-77
8	INSUFICIENCIA DE LAS INSTALACIONES DE RECEPCIÓN	8.1 – 8.10	78-80
9	INFORMES DE LOS SUBCOMITÉS	9.1 – 9.12	80-81
10	LABOR DE OTROS ÓRGANOS	10.1 – 10.32	81-89

Por economía, del presente documento no se ha hecho más que una tirada limitada. Se ruega a los señores delegados que traigan sus respectivos ejemplares a las reuniones y que se abstengan de pedir otros.

Sección		Párrafos	Página
11	ESTADO JURÍDICO DE LOS CONVENIOS	11.1 – 11.2	89-90
12	SISTEMAS ANTIINCRUSTANTES PERJUDICIALES PARA BUQUES	12.1 – 12.13	91-93
13	FOMENTO DE LA IMPLANTACIÓN Y EJECUCIÓN DEL CONVENIO MARPOL Y DE LOS INSTRUMENTOS CONEXOS	13.1 - 13.6	93-94
14	MEDIDAS DE SEGUIMIENTO DE LA CNUMAD Y DE LA CUMBRE MUNDIAL SOBRE EL DESARROLLO SOSTENIBLE	14.1 – 14.4	94-95
15	PROGRAMA DE COOPERACIÓN TÉCNICA	15.1 – 15.21	95-99
16	INFLUENCIA DEL FACTOR HUMANO	16.1 – 16.6	99-100
17	EVALUACIÓN FORMAL DE LA SEGURIDAD	17.1 – 17.13	100-102
18	PROGRAMA DE TRABAJO DEL COMITÉ Y DE SUS ÓRGANOS AUXILIARES	18.1 – 18.20	102-106
19	APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DE LOS COMITÉS	19.1 – 19.11	106-108
20	OTROS ASUNTOS	20.1 – 20.19	108-110

LISTA DE ANEXOS

ANEXO 1	RESOLUCIÓN MEPC.169(57) - PROCEDIMIENTO PARA LA APROBACIÓN DE LOS SISTEMAS DE GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE EN LOS QUE SE UTILICEN SUSTANCIAS ACTIVAS (D9)
ANEXO 2	MANDATO PROVISIONAL DEL GRUPO DE EXAMEN SOBRE EL AGUA DE LASTRE QUE SE REUNIRÁ EN EL MEPC 58
ANEXO 3	DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE LOS ESTADOS UNIDOS SOBRE EL RECICLAJE DE BUQUES EN INSTALACIONES SITUADAS EN ESTADOS QUE NO SEAN PARTES EN EL CONVENIO
ANEXO 4	RESOLUCIÓN MEPC.170(57) - DIRECTRICES RELATIVAS A LOS SISTEMAS DE LIMPIEZA DE LOS GASES DE ESCAPE
ANEXO 5	PROYECTO DE ENMIENDAS AL ANEXO VI DEL CONVENIO MARPOL
ANEXO 6	PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO TÉCNICO SOBRE LOS NO _x

- ANEXO 7 MANDATO DE LA REUNIÓN INTERPERIODOS DEL GRUPO DE TRABAJO SOBRE LAS EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO PROCEDENTES DE LOS BUQUES
- ANEXO 8 INTERPRETACIÓN UNIFICADA DE LAS REGLAS 1.28 Y 1.30 DEL ANEXO I DEL CONVENIO MARPOL Y DE LA REGLA 1.1 DEL ANEXO IV DEL CONVENIO MARPOL
- ANEXO 9 INTERPRETACIÓN UNIFICADA DE LA REGLA 22 DEL ANEXO I DEL CONVENIO MARPOL
- ANEXO 10 PROGRAMA DE TRABAJO DEL GRUPO TÉCNICO SOBRE EL CONVENIO DE COOPERACIÓN Y EL PROTOCOLO DE COOPERACIÓN-SNPP Y ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL PARA LA 8ª REUNIÓN DEL GRUPO TÉCNICO (TG 8)
- ANEXO 11 DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE SINGAPUR SOBRE LA AMPLIACIÓN DE LA ZMES DE LA GRAN BARRERA DE CORAL AL ESTRECHO DE TORRES
- ANEXO 12 RESOLUCIÓN MEPC.171(57) - DESIGNACIÓN DEL MONUMENTO MARINO NACIONAL DE PAPAĤANAUMOKUĀKEA COMO ZONA MARINA ESPECIALMENTE SENSIBLE
- ANEXO 13 RESOLUCIÓN MEPC.172(57) - DETERMINACIÓN DE LA FECHA EN QUE SURTIRÁ EFECTO LA REGLA 5 1) a) DEL ANEXO V DEL CONVENIO MARPOL CON RESPECTO A LA ZONA ESPECIAL DEL MAR MEDITERRÁNEO
- ANEXO 14 PROGRAMA DE TRABAJO REVISADO DEL SUBCOMITÉ BLG Y ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL BLG 13
- ANEXO 15 PROGRAMA DE TRABAJO REVISADO DEL SUBCOMITÉ FSI Y ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL FSI 16
- ANEXO 16 PUNTOS DE LOS PROGRAMAS DE TRABAJO DE LOS SUBCOMITÉS DE, DSC Y NAV QUE GUARDAN RELACIÓN CON CUESTIONES AMBIENTALES
- ANEXO 17 PUNTOS QUE PROCEDE INCLUIR EN LOS ÓRDENES DEL DÍA DEL MEPC 58, MEPC 59 Y MEPC 60
- ANEXO 18 ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES SOBRE ORGANIZACIÓN Y MÉTODO DE TRABAJO DEL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA Y EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO Y DE SUS ÓRGANOS AUXILIARES (MSC-MEPC.1/CIRC.1)

1 INTRODUCCIÓN

1.1 El Comité de Protección del Medio Marino celebró su 57º periodo de sesiones en el Royal Horticultural Halls and Conference Centre (Londres) del 31 de marzo al 4 de abril de 2008, bajo la presidencia del Sr. A. Chrysostomou (Chipre). También asistió el Vicepresidente del Comité, Sr. A. Chatterjee (India).

1.2 Asistieron al periodo de sesiones delegaciones de los siguientes Miembros de la OMI:

ALEMANIA	HONDURAS
ANGOLA	INDIA
ANTIGUA Y BARBUDA	INDONESIA
ARABIA SAUDITA	IRÁN (REPÚBLICA ISLÁMICA DEL)
ARGELIA	IRLANDA
ARGENTINA	ISLANDIA
AUSTRALIA	ISLAS MARSHALL
BAHAMAS	ISRAEL
BANGLADESH	ITALIA
BARBADOS	JAMAICA
BÉLGICA	JAPÓN
BELICE	KENYA
BOLIVIA	KUWAIT
BRASIL	LETONIA
CANADÁ	LIBERIA
CHILE	LITUANIA
CHINA	LUXEMBURGO
CHIPRE	MALASIA
COLOMBIA	MALTA
CROACIA	MARRUECOS
CUBA	MÉXICO
DINAMARCA	NIGERIA
DOMINICA	NORUEGA
ECUADOR	NUEVA ZELANDIA
EGIPTO	OMÁN
ESLOVENIA	PAÍSES BAJOS
ESPAÑA	PANAMÁ
ESTADOS UNIDOS	PAPUA NUEVA GUINEA
ESTONIA	PERÚ
FEDERACIÓN DE RUSIA	POLONIA
FILIPINAS	PORTUGAL
FINLANDIA	QATAR
FRANCIA	REINO UNIDO
GHANA	REPÚBLICA ÁRABE SIRIA
GRECIA	REPÚBLICA DE COREA

REPÚBLICA DEMOCRÁTICA POPULAR DE COREA	SUIZA
REPÚBLICA DOMINICANA	TAILANDIA
RUMANIA	TRINIDAD Y TABAGO
SAN VICENTE Y LAS GRANADINAS	TURQUÍA
SERBIA	TÚNEZ
SINGAPUR	TUVALU
SRI LANKA	UCRANIA
SUDÁFRICA	URUGUAY
SUECIA	VANUATU
	VENEZUELA

el siguiente Miembro Asociado de la OMI:

HONG KONG (CHINA)

y el siguiente Estado no miembro de la OMI:

ISLAS COOK

así como representantes de los siguientes organismos especializados de las Naciones Unidas:

PROGRAMA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL MEDIO AMBIENTE
(PNUMA)/SECRETARÍA DEL CONVENIO DE BASILEA
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO (OIT)
CENTRO REGIONAL DE EMERGENCIA PARA LA LUCHA CONTRA LA
CONTAMINACIÓN EN EL MAR MEDITERRÁNEO (REMPEC)

observadores de las siguientes organizaciones intergubernamentales:

COMISIÓN EUROPEA (CE)
ORGANIZACIÓN MARÍTIMA DEL ÁFRICA OCCIDENTAL Y CENTRAL
(OMAO)
COMISIÓN DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO DEL BÁLTICO (COMISIÓN
DE HELSINKI)
CONSEJO INTERNACIONAL PARA LA EXPLORACIÓN DEL MAR (CIEM)
FONDO INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS DEBIDOS A
CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS (FIDAC)
PROGRAMA REGIONAL DEL MEDIOAMBIENTE PARA EL PACÍFICO (SPREP)
MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO DE ÁFRICA OCCIDENTAL Y CENTRAL
SOBRE SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO (MEMORANDO
DE ENTENDIMIENTO DE ABUJA)

y observadores de las siguientes organizaciones no gubernamentales:

CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS)
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE NORMALIZACIÓN (ISO)
UNIÓN INTERNACIONAL DE SEGUROS DE TRANSPORTES (IUMI)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE LOS TRABAJADORES DEL TRANSPORTE
COMITÉ INTERNACIONAL RADIOMARÍTIMO (CIRM)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PUERTOS (IAPH)
BIMCO

ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN (IACS)
CONSEJO EUROPEO DE FEDERACIONES DE LA INDUSTRIA QUÍMICA (CEFIC)
FORO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE COMPAÑÍAS PETROLERAS (OCIMF)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PRÁCTICOS (IMPA)
INTERNACIONAL AMIGOS DE LA TIERRA (FOEI)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE INSTITUTOS DE NAVEGACIÓN (IAIN)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE CAPITANES DE BUQUE (IFSMA)
COMUNIDAD DE ASOCIACIONES DE ASTILLEROS EUROPEOS (CESA)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES INDEPENDIENTES DE PETROLEROS (INTERTANKO)
GRUPO INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN (CLUBES P e I)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL ANTICONTAMINACIÓN DE ARMADORES DE BUQUES TANQUE (ITOPF)
UNIÓN MUNDIAL PARA LA NATURALEZA (UICN)
COMITÉ ASESOR DE PROTECCIÓN DEL MAR (ACOPS)
GREENPEACE INTERNACIONAL
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE LÍNEAS DE CRUCERO (CLIA)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES DE BUQUES DE CARGA SECA (INTERCARGO)
FONDO MUNDIAL PARA LA NATURALEZA (WWF)
ASOCIACIÓN DE FABRICANTES EUROPEOS DE MOTORES DE COMBUSTIÓN INTERNA (EUROMOT)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE LA INDUSTRIA PETROLERA PARA LA CONSERVACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE (IPIECA)
INSTITUTO DE INGENIERÍA, CIENCIA Y TECNOLOGÍA NAVAL (IMarEST)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE BUQUES TANQUE PARA CARGA DIVERSIFICADA (IPTA)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE VELA (ISAF)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE CONTRATISTAS MARÍTIMOS (IMCA)
INSTITUTO MUNDIAL DEL TRANSPORTE NUCLEAR (WNTI)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE CAPITANES DE PUERTOS (IHMA)
REAL INSTITUCIÓN DE ARQUITECTOS NAVALES (RINA)
INTERFERRY
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE LA INDUSTRIA DEL COMBUSTIBLE (IBIA)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE MEDICINA MARÍTIMA (IMHA)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE FABRICANTES DE PINTURAS Y TINTAS DE IMPRIMIR (IPPIC)
FONDO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCIÓN DE LOS ANIMALES Y SU HÁBITAT (IFAW)
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL PARA EL CONTROL DE LOS DERRAMES (ISCO)

1.3 También estuvieron presentes el Presidente del Comité de Seguridad Marítima (MSC), Sr. N. Ferrer (Filipinas), la Presidenta del Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento (FSI), Sra. Tatjana Kriliy (Croacia), y el Presidente del Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel (BLG), Sr. Z. Alam (Singapur).

Discurso inaugural del Secretario General

1.4 El Secretario General dio la bienvenida a los participantes y pronunció un discurso inaugural. El texto completo se reproduce en el documento MEPC 57/INF.25.

Declaración del Presidente

1.5 El Presidente agradeció al Secretario General sus observaciones y señaló que se tendrían debidamente en cuenta durante la labor del Comité.

Declaración de la República de Corea

1.6 En ese momento, la delegación de la república de Corea hizo una declaración en relación con un derrame de hidrocarburos en el que se vio involucrado el petrolero **Hebei Spirit**, que tuvo lugar el 7 de diciembre 2007 en la costa occidental del país y se derramaron 10 000 toneladas de crudo lo que causó graves daños a los bellos parajes marinos y a las zonas de acuicultura.

1.7 Esta delegación manifestó su profundo agradecimiento al Secretario General de la Organización, al Director del FIDAC y al personal de la ITOPIF por el apoyo brindado desde el principio del suceso; y a los Gobiernos del Canadá, China, Japón, Singapur y los Estados Unidos, así como al PNUMA y a la Unión Europea por su asistencia y recomendaciones técnicas en relación con las operaciones de limpieza y recuperación del ecosistema marino.

Adopción del orden del día

1.8 El Comité adoptó el orden del día (MEPC 57/1) y el calendario provisional de orientación para el periodo de sesiones (MEPC 57/1/1, anexo 2, enmendado). El orden del día adoptado, junto con una lista de los documentos examinados en relación con cada uno de sus puntos, figura en el documento MEPC 57/INF.26.

Poderes

1.9 El Comité tomó nota del informe del Secretario General, según el cual los poderes de las delegaciones estaban en regla.

2 ORGANISMOS ACUÁTICOS PERJUDICIALES EN EL AGUA DE LASTRE

2.1 El Comité recordó que, desde el 31 de mayo de 2005, el "Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques" (Convenio BWM) había estado abierto a la adhesión por cualquier Estado y observó que desde el último periodo de sesiones, tres Estados (Sierra Leona, Kenya y México) se habían adherido al Convenio, lo que elevaba el número de Gobiernos Contratantes a 13, es decir, un 3,62% del tonelaje de la flota mercante mundial. El Comité instó a otros Estados Miembros a que ratificaran el Convenio en la primera oportunidad posible.

2.2 El Comité recordó la conclusión alcanzada por el Grupo de examen sobre el agua de lastre durante el MEPC 56, de que para la primera fecha de implantación del Convenio BWM habría disponible un número limitado de tecnologías de tratamiento del agua de lastre, así como la preocupación suscitada en cuanto a la capacidad de todos los buques regidos por la regla B-3.3 del Convenio para cumplir la norma D-2 en 2009, debido a problemas logísticos y de procedimiento.

2.3 El Comité también recordó que, tras una iniciativa del Secretario General para abordar dichos problemas, la Asamblea había adoptado, en su vigésimo quinto periodo de sesiones, la resolución A.1005(25): "Aplicación del Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, 2004". En dicha resolución de la Asamblea se exhorta a los Estados que aún no lo hayan hecho a que ratifiquen, acepten o aprueben el Convenio, o se adhieran a él, lo antes posible. Entre tanto, en la resolución se recomienda que no se exija a los buques regidos por la regla B-3.3 construidos en 2009 cumplir la regla D-2 hasta su segundo reconocimiento anual, pero deberán cumplirla a más tardar el 31 de diciembre de 2011.

2.4 El Comité tomó nota de que en el párrafo 6 de la parte dispositiva de la resolución A.1005(25) se pide al MEPC que mantenga este asunto sometido a examen e informe a la Asamblea en consecuencia.

Constitución del Grupo de trabajo del GESAMP sobre el agua de lastre

2.5 El Comité recordó que el MEPC 56 había acordado volver a constituir el Grupo de examen sobre el agua de lastre en el actual periodo de sesiones. Dado el considerable volumen de trabajo, el Comité pidió al Grupo que comenzara inmediatamente su labor sobre el Procedimiento revisado (D9), la relación entre dicho Procedimiento (D9) y las Directrices (D8) y el procedimiento para evaluar el mismo grado de protección de otros métodos de gestión del agua de lastre y su aprobación, en virtud de la regla B-3.7 del Convenio BWM, y que se uniera al Pleno posteriormente para examinar el resto de los subpuntos del mandato asignado. Aunque el Comité tomó nota de que el resultado de la labor del BLG 12 se comunicaría al MEPC 58, tras refrendar la opinión del BLG 12 de que cinco de sus documentos eran de interés particular para la labor del Grupo de examen del agua de lastre, decidió remitirlos (BLG 12/5, BLG 12/5/3, BLG 12/5/7, BLG 12/5/9 y BLG 12/5/10) a dicho Grupo para que los examinara.

Actualización en relación con el Convenio sobre la gestión del agua de lastre y cuestiones conexas

2.6 Al volver a examinar este punto del orden del día el miércoles 2 de abril de 2008, el Comité tomó nota de que se habían elaborado 13 conjuntos de Directrices para la implantación uniforme del Convenio BWM que se habían ido elaborando y adoptando desde la celebración del MEPC 53, y de que el Grupo de trabajo sobre el agua de lastre constituido durante el BLG 12 había finalizado la última serie, a saber, las Directrices para el muestreo del agua de lastre (D2). El Comité también tomó nota de que se invitaría al MEPC 58 a adoptar dichas Directrices mediante una resolución MEPC y de que, hasta la fecha, sólo un sistema de gestión del agua de lastre en que se utilizan sustancias activas ha recibido la aprobación definitiva y seis sistemas que han obtenido una aprobación inicial deben aún examinarse para que se les conceda la aprobación definitiva (MEPC 57/2/9).

Informes de las reuniones 4ª y 5ª del Grupo de trabajo del GESAMP sobre el agua de lastre (GESAMP-BWWG)

2.7 El Comité tomó nota de que las reuniones 4ª y 5ª del GESAMP-BWWG se habían celebrado del 5 al 9 de noviembre de 2007 y del 14 al 18 de enero de 2008, respectivamente, en la sede provisional de la OMI, bajo la presidencia del Sr. Tim Bowmer, y de que el Grupo había examinado un total de siete propuestas para la aprobación de sistemas de gestión del agua de lastre que utilizan sustancias activas, presentadas por Alemania, Japón, Noruega, la República de Corea y Sudáfrica.

2.8 El Comité tomó nota asimismo de que la 5ª reunión del GESAMP-BWWG se había celebrado con carácter extraordinario, además de la reunión ordinaria prevista para el lapso entre los periodos de sesiones MEPC 56 y MEPC 57, a fin de examinar el resto de las propuestas presentadas antes de la fecha límite correspondiente a la 4ª reunión. El Comité manifestó su agradecimiento por el esfuerzo que los miembros del Grupo habían realizado para ultimar esa tarea y facilitar el oportuno desarrollo de nuevas tecnologías del agua de lastre.

2.9 Tras examinar las recomendaciones que figuran en el anexo 4 del informe de la 4ª reunión del GESAMP-BWWG (MEPC 57/2), el Comité no pudo ponerse de acuerdo para conceder la aprobación definitiva al sistema "Electro-Clean" propuesto por la República de Corea en el documento MEPC 57/2/1.

2.10 La delegación de la República de Corea informó al Comité de los progresos realizados para la ratificación del Convenio sobre la gestión del agua de lastre e indicó que la legislación nacional primaria ya se había implantado a este respecto. En lo que se refiere a la propuesta para la aprobación definitiva del sistema Electro-Clean, la delegación de la República de Corea manifestó su gratitud al GESAMP-BWWG por las recomendaciones formuladas e indicó que todas ellas se habían seguido cuidadosamente: se habían llevado a cabo pruebas regionales y la propuesta para la aprobación definitiva se había vuelto a presentar al GESAMP-BWWG para que la evaluará de nuevo de manera que el Comité pudiera volver a considerarla en su 58º periodo de sesiones.

2.11 Tras examinar las recomendaciones recogidas en el anexo 5 del informe de la 4ª reunión del GESAMP-BWWG (MEPC 57/2), el Comité acordó conceder la aprobación inicial al sistema "ClearBallast" propuesto por el Japón en el documento MEPC 57/2/2, al tiempo que invitó a la Administración de dicho país a que tuviera en cuenta todas las recomendaciones formuladas en el anexo 5 del informe anteriormente mencionado al seguir elaborando el sistema.

2.12 Al abordar las recomendaciones que figuran en el anexo 6 del informe de la 4ª reunión del GESAMP-BWWG (MEPC 57/2) y el documento MEPC 57/2/13 (Alemania) que contiene observaciones al respecto, el Comité no pudo llegar a un acuerdo sobre la concesión de la aprobación definitiva al sistema "CleanBallast" propuesto por Alemania en el documento MEPC 57/2/3 por las razones que se recogen en el anexo 6 del informe antes mencionado.

2.13 El Comité pidió al Grupo de examen del agua de lastre que evaluara, a reserva de la disponibilidad de tiempo, los aspectos de procedimiento relacionados con la presentación de propuestas para la aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre en que se utilizan sustancias activas, considerando en particular, las posibilidades de una comunicación efectiva entre el GESAMP-BWWG y los solicitantes.

2.14 Tras examinar las recomendaciones que figuran en el anexo 5 del informe de la 5ª reunión del GESAMP-BWWG (MEPC 57/2/10) el Comité acordó conceder la aprobación inicial al sistema "Resource Ballast Technologies" propuesto por Sudáfrica en el documento MEPC 56/2/3, al tiempo que invitó a la Administración de dicho país a que tuviera en cuenta las recomendaciones que se recogen en el anexo 5 del informe anteriormente mencionado al seguir elaborando el sistema.

2.15 Tras examinar las recomendaciones que figuran en el anexo 6 de la 5ª reunión del GESAMP-BWWG (MEPC 57/2/10), el Comité acordó conceder la aprobación inicial al sistema de gestión del agua de lastre "GloEn-PatrolTM", propuesto por la República de Corea en el documento MEPC 57/2/4, al tiempo que invitó a la Administración de dicho país a que tuviera en cuenta todas las recomendaciones recogidas en el anexo 6 del informe anteriormente mencionado al seguir elaborando el sistema.

2.16 Tras considerar las recomendaciones que figuran en el anexo 7 del informe de la 5ª reunión del GESAMP-BWWG (MEPC 57/2/10) el Comité acordó conceder la aprobación definitiva al sistema de gestión del agua de lastre SEDNA OCEAN (que utiliza PERACLEAN) propuesto por Alemania en el documento MEPC 57/2/5, al tiempo que invitó a la Administración de dicho país a que tuviera en cuenta todas las recomendaciones recogidas en el anexo 7 del informe anteriormente mencionado antes de expedir el certificado de homologación.

2.17 Tras abordar las recomendaciones que figuran en el anexo 8 del informe de la 5ª reunión del GESAMP-BWWG (MEPC 57/2/10), el Comité acordó conceder la aprobación inicial al sistema de gestión del agua de lastre "OceanSaver[®]" (OS BWMS) propuesto por Noruega en el documento MEPC 57/2/6, al tiempo que invitó a la Administración de dicho país a que tuviera en cuenta todas las recomendaciones recogidas en el anexo 8 del informe anteriormente mencionado al seguir elaborando el sistema.

2.18 El Comité reiteró a las Administraciones que presentan propuestas para la aprobación de sistemas del agua de lastre, su recomendación de que realicen una revisión exhaustiva y rigurosa de sus solicitudes para asegurarse de que estén completas, y de que las conclusiones que alcancen sean sólidas, a fin de facilitar el examen oportuno de sus propuestas por el GESAMP-BWWG.

2.19 Tras considerar los documentos MEPC 57/2/7 (Países Bajos) y MEPC 57/2/8 (Japón) que contienen la información no confidencial relativa a dos sistemas de gestión del agua de lastre elaborados en los Países Bajos y el Japón, y después de tomar nota de que los expedientes de solicitud y otros documentos pertinentes también se habían presentado a la División del Medio Marino, el Comité acordó remitir los documentos MEPC 57/2/7 y MEPC 57/2/8 a la sexta reunión del GESAMP-BWWG (cuya celebración está prevista del 19 al 23 de mayo de 2008) para que los examine detenidamente.

2.20 A este respecto, el Comité, una vez informado de que otras cuatro propuestas de sistemas de gestión del agua de lastre en que se utilizan sustancias activas se habían presentado antes de la fecha límite del 21 de marzo de 2008 al MEPC 58 para que las aprobara, tomó nota con agradecimiento de los esfuerzos de la Secretaría por convocar una reunión adicional del GESAMP-BWWG para evaluar dichas propuestas y asesorar al MEPC 58 en consecuencia.

Metodología para la recopilación de información y el desempeño de la labor del GESAMP-BWWG (la Metodología)

2.21 Aunque el MEPC 56 había acordado que los solicitantes que presentan propuestas para la evaluación de sistemas de tratamiento del agua de lastre podrían utilizar la Metodología como orientación técnica, el Comité estimó que dicha Metodología es un documento actualizable que es necesario continuar elaborando, y pidió al GESAMP-BWWG que continuara perfeccionando la Metodología durante futuras reuniones.

2.22 El Comité tomó nota de que el GESAMP-BWWG había continuado elaborando la Metodología durante sus reuniones 4ª y 5ª y de que la versión actualizada de la misma figuraba en el anexo 4 del informe de la 5ª reunión del Grupo. El Comité también tomó nota de que dicha versión actualizada había incorporado los cambios acordados en el MEPC 56, en particular, la sustitución del tipo de redacción que indica obligatoriedad por el lenguaje utilizado en los documentos de orientación, y había incluido orientaciones adicionales, previamente acordadas, sobre la hipótesis de exposición del ser humano y el procedimiento para la aprobación definitiva.

2.23 Tras la presentación realizada por el Presidente del GESAMP-BWWG y de algunas deliberaciones, el Comité acordó remitir el anexo 4 del informe de la 5ª reunión de dicho Grupo (MEPC 57/2/10) al Grupo de examen sobre el agua de lastre para que lo estudiara detenidamente.

Cambios propuestos a las Directrices para la aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre (D8)

2.24 El Comité recordó que el MEPC 56 había acordado que las Directrices (D8) y el Procedimiento (D9) deberían revisarse para aclararlos, coordinarlos y mejorarlos, teniendo en cuenta las mejores prácticas y las lecciones aprendidas por el GESAMP-BWWG y las Administraciones.

2.25 El Comité tomó nota de que la revisión de las dos series de Directrices anteriormente mencionadas no deberían constituir una revisión y posterior renegociación total de esas dos resoluciones del MEPC. Los cambios propuestos deberán basarse en una verificación cuidadosa de los nuevos procedimientos técnicos sugeridos y estar destinados a mejorar el valor práctico de las Directrices existentes, mejorando su transparencia y proporcionando aclaraciones adicionales en cuanto a su aplicación.

2.26 En este contexto, el Comité examinó el documento MEPC 57/2/11 (Alemania), en el que se proponen cambios a las Directrices (D8) en relación con la concentración mínima de la toma de organismos para las pruebas válidas a bordo de los buques y las pruebas del indicador de microbios *Vibrio cholerae* toxicógeno (O1 y O139), y el documento MEPC 57/2/12 (Noruega) en el que se proponen cambios a los niveles de concentración de los organismos de prueba durante las pruebas realizadas a bordo que se estipulan en las Directrices (D8). Tras tomar nota del apoyo manifestado por las delegaciones del Brasil, la Federación de Rusia, Eslovenia y la UICN a las propuestas de Alemania, el Comité acordó remitir ambos documentos al Grupo de examen sobre el agua de lastre para que los examinara en detalle.

Otra información relacionada con la gestión y el control del agua de lastre

2.27 El Comité tomó nota de la información facilitada en el documento MEPC 57/INF.17 (Japón) sobre un dispositivo de muestreo del agua de lastre que se está elaborando actualmente en el Japón, y en el documento MEPC 57/INF.20 (FOEI) sobre un protocolo técnico para el análisis uniforme de las muestras de agua de lastre, destinado a verificar el cumplimiento de las normas de descarga del Convenio BWM.

2.28 El Comité también tomó nota de la información proporcionada por la India en el documento MEPC 57/INF.24 acerca de la Conferencia internacional sobre la biocontaminación y la gestión del agua de lastre, que se celebró del 5 al 7 de febrero de 2008 en Goa (India). El Instituto Oceanográfico Nacional de la India organizó dicha conferencia en asociación con la Dirección general del transporte marítimo de ese país y el Programa mundial de gestión del agua de lastre (GEF-PNUMA-OMI).

2.29 La delegación de Jamaica manifestó su agradecimiento a la Organización por la asistencia prestada para llevar a cabo, en colaboración con RAC-REMPEICT, el primer seminario de formación GloBallast para la región del Caribe, que se celebró en Jamaica del 18 al 22 de febrero de 2008. En su calidad de uno de los socios líderes del proyecto GloBallast, Jamaica se había beneficiado enormemente de dicho seminario, que ha facilitado la orientación necesaria para el establecimiento del Grupo de estudio nacional y el Plan de acción nacional para la gestión y el control del agua de lastre.

2.30 Durante el examen del proyecto de informe del Comité (MEPC 57/WP.10), la delegación de Barbados hizo referencia al proyecto GloBallast y observó que aunque su país era Parte Contratante del Convenio BWM no era un socio líder. La delegación de Barbados manifestó su deseo de participar en el proyecto GloBallast a un nivel más alto.

Constitución del Grupo de examen sobre el agua de lastre

2.31 Una vez terminado el examen de todos los documentos presentados en relación con este punto del orden del día, el Comité acordó el siguiente mandato para el Grupo de examen sobre el agua de lastre:

"Teniendo en cuenta las observaciones formuladas en el Pleno, se pide al Grupo de examen sobre el agua de lastre que:

- .1 considere el proyecto de Procedimiento revisado para la aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre en los que se utilicen sustancias activas (D9) basándose en el proyecto de texto elaborado por la Secretaría que figura en el documento BLG 12/5 (Secretaría) y teniendo presentes las observaciones que se formulan en el documento BLG 12/5/7 (Estados Unidos) y elabore una versión enmendada de dicho Procedimiento para que se adopte mediante una resolución MEPC;
- .2 examine la relación que existe entre el Procedimiento (D9) y las Directrices (D8), según los párrafos 7 y 8 del documento MEPC 56/2/8 (Estados Unidos), teniendo en cuenta que desde la perspectiva del GESAMP-BWWG, los datos actualmente disponibles procedentes de las pruebas de homologación pueden no ser suficientes para validar la afirmación del fabricante en cuanto a las concentraciones del tratamiento y/o las cuestiones referentes a la seguridad del buque y de la tripulación, puesto que sólo se ha evaluado la toxicidad descargada en pruebas efectuadas en tierra (véase la sección 5.4 del documento GESAMP-BWWG 3/9 que figura en el documento MEPC 56/2/2);
- .3 elabore un procedimiento para evaluar "el mismo grado de protección" y la aprobación de otros métodos de gestión del agua de lastre en virtud de la regla B-3.7 del Convenio BWM, partiendo del documento BLG 12/5/3 (Reino Unido) para elaborar dicho procedimiento;
- .4 considere los cambios a las Directrices (D8) propuestos en el documento BLG 12/5/9 (Estados Unidos), BLG 12/5/10 (Noruega), MEPC 57/2/11 (Alemania) y MEPC 57/2/12 (Noruega) y asesore al Comité en consecuencia;

- .5 continúe examinando la Metodología para la recopilación de información y el desempeño de la labor del GESAMP-BWWG que figuran en el anexo 4 del documento MEPC 57/2/10, y asesore al Comité sobre la manera de abordar las recomendaciones formuladas por dicho Grupo durante sus reuniones 4ª y 5ª, según se recogen en las medidas 1 a 4 del documento MEPC 57/2 y en la medida 1 del documento MEPC 57/2/10;
- .6 presente observaciones adicionales o nuevas orientaciones sobre la elaboración de la Metodología, según corresponda, y considere la posibilidad de hacerla oficial;
- .7 examine, a reserva de la disponibilidad de tiempo, los aspectos de procedimiento referentes a la presentación de propuestas para la aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre en que se utilizan sustancias activas y en particular en lo que respecta a la comunicación entre el GESAMP-BWWG y los solicitantes; y
- .8 elabore un proyecto de mandato para la próxima reunión del Grupo de examen sobre el agua de lastre que se constituirá durante el MEPC 58, teniendo en cuenta la resolución A.1005(25)."

Examen del informe del Grupo de examen sobre el agua de lastre (BWRG)

2.32 Una vez recibido el informe del Grupo de examen sobre el agua de lastre (MEPC 57/WP.5), el Comité lo aprobó en general y tomó las medidas que se señalan en los párrafos siguientes.

Revisión del Procedimiento para la aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre en los que se utilicen sustancias activas (D9)

2.33 Tras examinar el documento BLG 12/5 (Secretaría) que contiene un proyecto de versión revisada del Procedimiento (D9), el Comité tomó nota de las cuestiones planteadas por el Reino Unido en lo que se refiere a las sustancias activas, la confidencialidad y el papel de las Administraciones, así como de las opiniones de Noruega, Alemania y el CEFIC sobre la retroactividad.

2.34 El Comité consideró las medidas pertinentes solicitadas por el Grupo de examen en relación con el Procedimiento revisado para la aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre en los que se utilicen sustancias activas (D9).

2.35 Con respecto al Procedimiento revisado, el Comité observó que sería prudente y apropiado que pasara cierto tiempo para permitir a las administraciones y al sector someterlo a prueba, antes de que se consideren nuevas propuestas o enmiendas al mismo, y en consecuencia acordó que por lo menos durante dos años no se deberían examinar nuevas enmiendas a dicho Procedimiento. El Comité también convino en solicitar a la Secretaría que compilara y cotejara las observaciones relacionadas con las futuras enmiendas, a fin de facilitar el proceso.

2.36 Tras acordar que a fin de promover la utilización de la versión más actualizada de la Metodología para la recopilación de información y el desempeño de la labor del GESAMP-BWWG, elaborada por el Grupo a partir del Procedimiento (D9), y con el fin de continuar formalizando dicha Metodología, el Comité pidió a la Secretaría que distribuyera la última versión de ese documento (MEPC 57/2/10, anexo 4) mediante una circular de la OMI. A este respecto, el Comité decidió pedir al GESAMP-BWWG que sustituyera las definiciones de

aprobación inicial y aprobación definitiva que figuran en su última versión de la Metodología por un texto que hace referencia directa al Procedimiento revisado (D9).

2.37 Tras considerar las propuestas que figuran en el documento BLG 12/5/7 (Estados Unidos) sobre los criterios que han de utilizarse en virtud del Procedimiento (D9) para determinar cuándo una aprobación inicial concedida a un sistema de gestión del agua de lastre puede aplicarse a otro sistema que utiliza la misma sustancia o preparación activa, el Comité acordó que ese asunto necesitaba mayor ampliación dentro de un marco que pudiera abarcar todos los aspectos relacionados con la transferencia de las aprobaciones. El Comité estimó que esto resultaría útil tanto para los fabricantes como para las Administraciones en lo referente a la elaboración de solicitudes basadas en la transferencia de la aprobación inicial y su posterior evaluación por el GESAMP-BWWG.

2.38 El Comité acordó pedir a los Miembros y a los observadores que presentaran al MEPC 58 sus opiniones sobre dicho marco (MEPC 57/WP.5, anexo 2), en relación con los criterios que deberían utilizarse en dicho marco.

Examen de la relación entre el Procedimiento (D9) y las Directrices (D8)

2.39 Tras tomar nota de las observaciones que figuran en los párrafos 7 y 8 del documento MEPC 56/2/8 (Estados Unidos) sobre la descripción de la aprobación inicial y la aprobación definitiva en la Metodología del GESAMP-BWWG, el Comité convino en que sería preciso cambiar ambas definiciones para que se ajustaran al Procedimiento revisado (D9) y en consecuencia pidió al GESAMP-BWWG que efectuara los cambios necesarios.

2.40 El Comité consideró la preocupación del GESAMP-BWWG en cuanto a la idoneidad de que se presentaran datos sobre la toxicidad de la descarga obtenidos mediante pruebas de toxicidad efectuadas en tierra durante la homologación en virtud de las Directrices (D8) para la evaluación de la aprobación definitiva por el GESAMP-BWWG con arreglo al Procedimiento (D9), y la solicitud del Grupo de que las pruebas analíticas de toxicidad del agua de lastre se efectúen al comienzo, a la mitad y al final del periodo de cinco días posterior al tratamiento.

2.41 El Comité se mostró de acuerdo, en principio, con la solicitud del GESAMP-BWWG en el entendimiento de que el Grupo aclararía por escrito qué información requería y cómo se utilizaría dicha información.

Procedimiento para evaluar "el mismo grado de protección" y la aprobación de otros métodos de gestión del agua de lastre en virtud de la regla B-3.7 del Convenio BWM

2.42 El Comité tomó nota de las observaciones sobre el documento BLG 12/5/3 (Reino Unido) y aunque reconoció el potencial de dichos métodos alternativos, convino en que sería necesario abordar varias deficiencias entre las que cabe mencionar los canales de tránsito, las barreras naturales entre regiones ecológicas definidas o el paso por zonas de floración de algas perjudiciales.

2.43 A este respecto el Comité pidió a los Miembros y a los observadores que presentaran al BLG 13, para facilitar la elaboración del procedimiento, sus opiniones sobre los siguientes aspectos:

- la interpretación de la regla B-3.7 para determinar si se aplica únicamente a las tecnologías alternativas con respecto a los métodos de cambio del agua de lastre reconocidos por la Organización o si es aplicable a las tecnologías alternativas a todas las tecnologías relativas al agua de lastre;
- en caso de que se considere que su aplicación se limita a las tecnologías alternativas a los métodos de cambio del agua de lastre reconocidos por la Organización, determinar si las Directrices (D8) serán suficientes para la homologación de dichas tecnologías; y
- cómo pueden elaborarse sistemas de homologación flexibles en relación con dichas tecnologías, que abarquen la evaluación de riesgos.

Revisión de las Directrices para la aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre (D8)

2.44 Tras considerar las observaciones del Grupo de examen en lo que se refiere a los documentos BLG 12/5/9 (Estados Unidos), BLG 12/5/10 (Noruega), MEPC 57/2/11 (Alemania) y MEPC 57/2/12 (Noruega), el Comité acordó, como medida provisional, aceptar los cambios propuestos en el documento BLG 12/5/9 para garantizar la evaluación de la toxicidad medioambiental durante la homologación, como se acordó en el MEPC 56, e invitar a los Miembros y a los observadores a presentar nuevas contribuciones a fin de que se adopten las Directrices revisadas mediante una resolución MEPC, en el MEPC 58. El Comité también refrendó los cambios propuestos por Alemania (MEPC 57/2/11) pero no estuvo de acuerdo con los cambios propuestos en el documento MEPC 57/2/12 (Noruega), que se aplazaron hasta la próxima reunión del Grupo de examen que los volverá a considerar (MEPC 57/WP.5, anexo 3) con miras a su adopción en el MEPC 58.

2.45 En lo que se refiere a la propuesta de Noruega que figura en el documento BLG 12/5/10, el Comité pidió a la Secretaría que evaluara el coste logístico y las implicaciones para el calendario de dicha propuesta mediante consultas con el GESAMP-BWWG, e invitó a las Administraciones a que presentaran cualquier nueva opinión sobre este asunto o cualquier método alternativo para solucionar los problemas planteados por Noruega. También se invitó a las Administraciones a que evaluaran el pleno impacto de esta propuesta en la disponibilidad de tecnología, en el estado y la entrada en vigor del Convenio y en el sector tecnológico de la gestión del agua de lastre.

2.46 La delegación de la India recordó que había indicado desde el principio de las deliberaciones del Comité y de la Conferencia diplomática que las pruebas a bordo deberían limitarse como mucho a evaluaciones prácticamente posibles ya que la eficacia biológica se somete a pruebas rigurosas en tierra. Mientras tanto, la delegación de la India opinaba que los procedimientos de pruebas en tierra adoptados por las Administraciones deberían indicarse en las Directrices (D8) y que era importante disponer de un mecanismo para la transparencia a este

respecto, y la conformidad con las Directrices (D8) debería quedar reflejada en los certificados proporcionados por órganos aprobados (por ejemplo, Sociedades de clasificación) cuando se solicite la aprobación definitiva y, posteriormente, la homologación a la Organización. En opinión de la India, esto permitiría garantizar que se evitan las contradicciones después de la homologación.

Metodología para la recopilación de información y el desempeño de la labor del GESAMP-BWWG

2.47 El Comité tomó nota de la intención del GESAMP-BWWG de elaborar un cuestionario para recopilar información sobre el sistema de gestión del agua de lastre como primer paso en la elaboración de una hipótesis de exposición del ser humano y, en principio, se mostró de acuerdo con esa medida en el entendimiento de que el cuestionario se presentaría a examen detallado en un futuro periodo de sesiones.

Proyecto de mandato para el Grupo de examen del agua de lastre que se constituirá durante el MEPC 58

2.48 A solicitud de la Asamblea, en su vigésimo quinto periodo de sesiones, el Comité acordó volver a constituir el Grupo de examen sobre el agua de lastre durante el MEPC 58 para que examinara el caso de un buque regido por la regla B-3.3, construido en 2010, y la inmediata disponibilidad de tecnología homologada para que dicho buque cumpla la norma D-2. El Comité tomó nota del mandato preliminar elaborado por el Grupo de examen.

2.49 Al abordar la preocupación relativa la redacción utilizada en la resolución A.1005(25) planteada por la delegación de los estados Unidos y al examinar el mandato preliminar del Grupo de examen en el MEPC 58, el Comité acordó encargar a la Secretaría que introdujera los cambios necesarios para armonizar el mandato con la redacción de la resolución.

Medidas tomadas por el Comité

2.50 Tras examinar las observaciones formuladas por las distintas delegaciones y las medidas solicitadas por el Grupo de examen, el Comité acordó, en resumen:

- .1 adoptar el Procedimiento revisado para la aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre en los que se utilicen sustancias activas (D9) mediante la resolución MEPC.169(57), que figura en el anexo 1;
- .2 evitar la introducción de enmiendas en el Procedimiento revisado (D9) durante un periodo de dos años, a menos que se consideren absolutamente necesarias y pedir a la Secretaría que recopile y coteje las futuras reflexiones y observaciones relacionadas con tales enmiendas a fin de facilitar este proceso;
- .3 pedir a la Secretaría que distribuya la versión más actualizada de la Metodología para la recopilación de la información y el desempeño de la labor del GESAMP-BWWG, mediante una circular IMO;

- .4 pedir a los Miembros y a los observadores que comuniquen al BLG 13 sus opiniones sobre los criterios que deberían utilizarse a fin de continuar la elaboración del marco para determinar cuándo es procedente que la aprobación inicial concedida a un solicitante se aplique a otro solicitante que utilice la misma sustancia o preparación activa;
- .5 pedir al GESAMP-BWWG que sustituya las definiciones de aprobación inicial y aprobación definitiva que figuran en su Metodología por el texto que se refiere directamente al Procedimiento revisado (D9);
- .6 pedir al GESAMP-BWWG que proporcione aclaración adicional sobre el motivo por el que las pruebas analíticas sobre la toxicidad del agua de lastre deben realizarse inmediatamente después del tratamiento, a mitad y al final del periodo de cinco días prescrito en las Directrices (D8) y cómo debe utilizarse esta información a la hora de efectuar la evaluación;
- .7 tomar nota de las preocupaciones manifestadas y las dificultades encontradas por el Grupo en cuanto a la elaboración de un "procedimiento para evaluar el mismo grado de protección" y la aprobación de otros métodos de gestión del agua de lastre en virtud de la regla B-3.7 del Convenio BWM, e invitar a los Miembros y a los observadores a que presenten sus opiniones sobre el modo de proseguir la labor a este respecto en el BLG 13;
- .8 pedir a la Secretaría que evalúe el coste logístico y las implicaciones para el calendario de la propuesta que figura en el documento BLG 12/5/10, en consulta con el GESAMP-BWWG, y que informe en consecuencia al Comité, e invitar a las Administraciones a presentar sus opiniones sobre este asunto junto con métodos alternativos para solucionar los problemas planteados en el documento anteriormente mencionado, durante el MEPC 58;
- .9 tomar nota del progreso realizado por el Grupo en cuanto a la enmienda de las Directrices (D8) e invitar a los Miembros y observadores a que presenten nuevas contribuciones a fin de que se adopten las directrices revisadas para la aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre mediante una resolución MEPC, en el MEPC 58;
- .10 permitir, en principio, que el GESAMP-BWWG continúe la elaboración del cuestionario sobre la "exposición profesional" para ayudar a formular la hipótesis de exposición del ser humano, en el proceso de evaluación de los sistemas de gestión del agua de lastre en que se utilizan sustancias o preparaciones activas y presentarlo al Comité para que continúe examinándolo; y
- .11 volver a constituir el Grupo de examen del agua de lastre durante el MEPC 58 con el mandato provisional que figura en el anexo 2.

3 RECICLAJE DE BUQUES

3.1 El Comité recordó que en su 56º periodo de sesiones había aprobado la celebración de una 3ª reunión interperiodos del Grupo de trabajo sobre el reciclaje de buques con el fin de seguir elaborando el proyecto de convenio. La 3ª reunión interperiodos se celebró, acogida por el Gobierno de Francia, en Nantes del 21 al 25 de enero de 2008 bajo la presidencia del Sr. Jens Henning Koefoed (Noruega). El informe de la reunión se presentó al Comité con la signatura MEPC 57/3.

PLANIFICACIÓN DE LA LABOR

3.2 Al planificar su labor, el Comité reconoció que para el periodo de sesiones actual había seis áreas de interés amplios, a saber, el examen del informe de la reunión interperiodos del Grupo de trabajo y de las medidas cuya adopción se pidió al Comité, las nuevas propuestas sobre la elaboración del texto del proyecto de convenio, el examen de una propuesta sobre las condiciones para la entrada en vigor del convenio, la conferencia diplomática para la adopción del convenio, el plan de trabajo para la elaboración del convenio y las directrices conexas y la cooperación con las organizaciones pertinentes y otras cuestiones. Se acordó examinar las seis áreas una por una.

EXAMEN DEL GRUPO DE TRABAJO INTERPERIODOS SOBRE EL RECICLAJE DE BUQUES Y DE LAS MEDIDAS CUYA ADOPCIÓN SE PIDIÓ AL COMITÉ

3.3 El Presidente del Grupo de trabajo interperiodos, Sr. Jens Koefoed (Noruega), presentó el informe del Grupo (MEPC 57/3). Se había encargado al Grupo de trabajo interperiodos que siguiera elaborando el proyecto de convenio, con objeto de reducir, por consenso o por clara mayoría, el número de corchetes en el texto al mínimo posible. El Comité observó que tal objetivo se había logrado en gran medida y que el número de corchetes se había reducido casi a la mitad.

3.4 El representante de la IACS observó que en el informe del Grupo no constaba oficialmente el debate sobre el documento MEPC-ISRWG 3/2/2, presentado por la IACS, en el que, entre otras cosas, se plantea el concepto de "plan de comprobaciones visuales/por muestreo". En dicho documento, la IACS había indicado que este plan de comprobaciones sería extremadamente útil para todas las partes responsables de desarrollar y verificar la parte I del Inventario de materiales potencialmente peligrosos de los buques existentes. En particular, la IACS había propuesto enmendar la regla 5 del proyecto de convenio para exigir la elaboración de tales planes.

3.5 El Comité acordó que se trataba de un aspecto importante, y que el Grupo de trabajo debía examinarlo.

3.6 El Comité aprobó el informe en general y, en particular (los párrafos y anexos son los del documento MEPC 57/3):

- .1 tomó nota de la continuación de la elaboración del proyecto de convenio (párrafos 7 a 36 y anexo 1) y pidió que el documento MEPC-ISRWG 3/2/2 se remita al Grupo de trabajo para que lo vuelva a examinar;

- .2 tomó nota de que se había pedido asesoramiento a la Secretaría sobre si la definición de "buque" del artículo 2.9 incluía las plataformas autoelevadoras (torres autoelevadoras) (párrafo 10);
- .3 tomó nota de los debates sobre la cuestión del mecanismo de cumplimiento (disposiciones para las auditorías de las Partes en el artículo 13*bis*) (párrafo 15);
- .4 sancionó la petición de que el Comité de Cooperación Técnica presente sus opiniones al Comité sobre los mecanismos que podrían elaborarse a través del Programa de cooperación técnica de la Organización para facilitar la implantación de las normas del convenio en los astilleros de reciclaje de los países en desarrollo (párrafo 17); y
- .5 tomó nota de los debates sobre la cuestión del reciclaje de los buques a los que se aplica el convenio en instalaciones situadas en Estados que no son Partes en el mismo (párrafos 26 a 31).

3.7 Por lo que respecta a la cuestión mencionada en el párrafo 3.6.2, el Comité observó que no está totalmente claro si las plataformas autoelevadoras deberían considerarse plataformas fijas y, en consecuencia, excluirse de la aplicación del convenio sobre el reciclaje de buques o si deberían considerarse plataformas flotantes y, en consecuencia, incluirse en la aplicación del convenio sobre el reciclaje de buques. No obstante, puesto que en el Código para la construcción y el equipo de unidades móviles de perforación mar adentro se trata a las unidades autoelevadoras como unidades móviles, se reconoció que éste era un argumento de peso para considerarlas plataformas flotantes y, por lo tanto, incluirlas en la aplicación del convenio sobre el reciclaje de buques.

3.8 El Comité aceptó la interpretación de que las plataformas autoelevadoras puedan considerarse plataformas flotantes y, por tanto, que están dentro del ámbito del Convenio, y encargó al Grupo de trabajo que introdujera una referencia expresa a las plataformas autoelevadoras en la definición de buque.

3.9 Por lo que respecta a la cuestión mencionada en el párrafo 3.6.3, sobre la necesidad de contar con un mecanismo de cumplimiento y las disposiciones propuestas en el artículo 13*bis* del proyecto de convenio para las auditorías de las Partes, el Comité tomó nota de que ésta era una cuestión sobre la que el Grupo de trabajo no había podido llegar a un acuerdo hasta la fecha, y que tenía que resolverse de forma que se reconociera la soberanía de los Estados Miembros y que, además, se ofreciera la transparencia necesaria en la implantación del convenio.

3.10 Greenpeace Internacional e Internacional Amigos de la Tierra propusieron en su documento (MEPC 57/3/7) que se reforzaran aún más las disposiciones del artículo 13*bis* estableciendo la obligatoriedad del plan de auditorías tanto para los Estados de abanderamiento como los Estados de reciclaje y estipulando que el plan esté gestionado por terceros que tengan carácter independiente.

3.11 El Comité deliberó extensamente sobre esta cuestión. La mayoría de las delegaciones que intervinieron se manifestaron en contra de la inclusión del artículo 13*bis* en el proyecto de convenio, aduciendo que contraviene la soberanía de los Estados Miembros y que por tanto puede constituir un serio impedimento para la ratificación del Convenio. Otras delegaciones, aun reconociendo el problema de la soberanía, hicieron hincapié en que era necesario que el Grupo de trabajo profundizara en el examen de esta cuestión y, como alternativa, estudiara la posibilidad de adoptar un plan voluntario.

3.12 El Comité acordó suprimir el artículo 13*bis* del proyecto de convenio y encargó al Grupo de trabajo que siguiera examinando la cuestión de un plan voluntario de auditoría.

3.13 Por lo que respecta a la cuestión planteada en el párrafo 3.6.4 anterior, el Comité invitó al Comité de Cooperación Técnica a que trabajara en la creación de capacidad a nivel nacional. El Comité invitó asimismo al Comité de Cooperación Técnica a que identificara posibles fuentes de financiación y mecanismos para facilitar la implantación de las normas del convenio.

3.14 Por lo que respecta a la cuestión mencionada en el párrafo 3.6.5, sobre el reciclaje de buques que enarbolan el pabellón de una Parte en instalaciones situadas en Estados que no son partes en el convenio (la disposición sobre las Partes/Estados que no son partes), el Comité observó que ésta había sido una cuestión difícil para el Grupo de trabajo, el cual, a pesar de haber dedicado mucho tiempo y esfuerzo, no había podido llegar a un acuerdo. En particular, el Grupo de trabajo había estimado que, dada la importancia política de la cuestión, correspondía al Comité adoptar la decisión de permitir o no en el convenio que los buques de una Parte utilicen las instalaciones de reciclaje de un Estado que no sea parte.

3.15 Los Estados Unidos reiteraron en el documento MEPC 57/3/10 las razones por las que habían propuesto que se permitiera el reciclaje de buques con pabellón de una Parte en instalaciones de un Estado que no sea parte que se ajusten al Convenio, y analizaron las preocupaciones planteadas por los Estados Miembros con respecto a la propuesta, así como determinados aspectos del texto que figura entre corchetes en la regla 7*bis* del proyecto de convenio. Además, los Estados Unidos propusieron correcciones de redacción a la regla 7*bis* con objeto de reforzar la disposición sobre las Partes/Estados que no son partes.

3.16 El Canadá propuso en el documento MEPC 57/3/12 una solución intermedia con objeto de resolver la división sobre la cuestión de las Partes/Estados que no son partes. En virtud de dicha propuesta, las Partes garantizarían durante un periodo de transición que los Estados que no son partes satisfagan determinadas condiciones y presenten a la Organización informes sobre la forma en que han conseguido dicho objetivo.

3.17 Francia manifestó, en el documento MEPC 57/3/17, su grave preocupación por el hecho de que durante la 3ª reunión interperiodos del Grupo de trabajo se introdujeran medidas específicas en el proyecto de convenio para permitir a los buques que enarbolan el pabellón de una Parte ser reciclados en instalaciones de un Estado que no lo sea, dado que ésa era una decisión que se excedía del mandato del Grupo de trabajo y se adelantaba a la posible postura del Comité sobre la cuestión. Además, Francia propuso que la labor del MEPC 57 en la elaboración del convenio se llevara a cabo a partir de un proyecto de texto en el que no se incluyeran las reglas 8.3 y 8.4 ni la regla 7*bis* y las enmiendas conexas.

3.18 Noruega reiteró en el documento MEPC 57/3/20 el fundamento de su propuesta de introducir la regla *7bis*, a saber, tratar de conseguir un equilibrio entre mecanismos en la disposición sobre las Partes/Estados que no son partes que fomenten las ratificaciones sin dejar de ser viables y efectivos de aplicar.

3.19 Greenpeace Internacional e Internacional Amigos de la Tierra se opusieron vehementemente en su documento MEPC 57/3/7 a la inclusión en el convenio de la disposición sobre las Partes/Estados que no son partes, dado que, en su opinión, ello daría lugar a una gran diversidad de posibles escapatorias y vendría a desincentivar que los países ratificaran o dieran cumplimiento al convenio.

3.20 En el extenso debate sobre cuestiones de fondo que se celebró, las delegaciones que intervinieron acordaron que la decisión del Comité debe animar a los Estados a ratificar el convenio; evitar cualquier obstáculo que impida que los Estados de abanderamiento y los Estados de reciclaje ratifiquen el convenio y garantizar que se dispone de suficiente capacidad de reciclaje cuando entre en vigor el convenio.

3.21 Varias delegaciones subrayaron que están inquietas ante una posible violación de los convenios comerciales de la Organización Mundial del Comercio si el convenio no establece mecanismos distintos para las Partes y los Estados que no sean parte, mientras que otras delegaciones manifestaron su confianza en que el convenio sobre reciclaje de buques podría quedar exento introduciendo una excepción en este contexto en los instrumentos de la OMC.

3.22 En los debates celebrados a continuación, una clara mayoría de las delegaciones se manifestó a favor de estipular únicamente acuerdos entre las Partes en el Convenio. De estas delegaciones, un número significativo apoyó también la necesidad de adoptar medidas para garantizar que se dispone de suficiente capacidad de reciclaje cuando entre en vigor el convenio.

3.23 Por tanto, el Comité encargó al Grupo de trabajo que mantuviera únicamente disposiciones de Parte a Parte en el proyecto de convenio. El Comité acordó asimismo que se preparara un proyecto de resolución de la conferencia, en la que se aborde la necesidad de disponer de suficiente capacidad de reciclaje, que se adoptaría en la Conferencia diplomática. Un grupo de trabajo por correspondencia podría redactar este proyecto de resolución de la conferencia, y se encargó al Grupo de trabajo que preparara el mandato de este grupo de trabajo por correspondencia. El Reino Unido se ofreció a coordinar la labor de este grupo de trabajo por correspondencia, si se decide constituirlo. El Comité acogió con agrado el ofrecimiento del Reino Unido de coordinar la labor del Grupo de trabajo por correspondencia, de constituirse éste.

3.24 El Comité acordó asimismo que en una nota a pie de página del Convenio podría hacerse referencia a esta resolución de la conferencia.

3.25 El Comité convino en que el Grupo de trabajo utilizara el texto revisado del proyecto de convenio recogido en el anexo 1 del documento MEPC 57/3 como punto de partida para seguir elaborando el proyecto de convenio. Tras tomar nota de los progresos realizados de cara a la conferencia y en aras de la colaboración, el Comité alentó al Grupo de trabajo a que centrara su labor en el texto del proyecto de convenio y a que eliminara los corchetes en la medida de lo posible.

NUEVAS PROPUESTAS SOBRE LA ELABORACIÓN DEL TEXTO DEL PROYECTO DE CONVENIO

3.26 El Comité tomó nota de que se habían presentado otros ocho documentos con observaciones y propuestas de cambios al proyecto de texto del convenio. Tales documentos no se presentaron en el Pleno, sino que se encargó al Grupo de trabajo que los examinara y los tuviera en cuenta al seguir elaborando el texto del proyecto de convenio.

PROPUESTA DE CONDICIONES PARA LA ENTRADA EN VIGOR DEL CONVENIO

3.27 En su documento MEPC 57/3/13 el Japón había presentado un proyecto de condiciones para la entrada en vigor del convenio. El documento se remitió al Grupo de trabajo para que éste la examinara con objeto de ofrecer su asesoramiento al Comité.

PROPUESTA DE CONFERENCIA DIPLOMÁTICA RELATIVA A LA ADOPCIÓN DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA EL RECICLAJE SEGURO Y AMBIENTALMENTE RACIONAL DE LOS BUQUES

3.28 El Comité recordó que, en su 55º periodo de sesiones, había pedido al Consejo que examinara la asignación de una conferencia internacional de cinco días sobre el reciclaje de buques y el presupuesto en el bienio 2008-2009 con objeto de adoptar el proyecto de convenio internacional para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques. El Consejo, en su 97º periodo de sesiones, había aprobado la petición del Comité para su inclusión en las correspondientes propuestas presupuestarias del Secretario General. En su vigésimo quinto periodo de sesiones, la Asamblea, tras tomar nota de que el presupuesto para la conferencia diplomática ya estaba aprobado y de que el MEPC 56 había aprobado un plan de trabajo para finalizar el proyecto de convenio en el que se incluía la celebración de la conferencia diplomática en 2009, había manifestado su agradecimiento por el ofrecimiento de China de acoger la conferencia diplomática en Hong Kong (China).

3.29 Se informó al Comité de que, en relación con las posteriores conversaciones entre la Secretaría y los funcionarios de Hong Kong (China), se prevé que la conferencia diplomática se celebre del 11 al 15 de mayo 2009, a reserva del refrendo del Consejo en su 100º periodo de sesiones, en junio de 2008. Se observó también que la celebración de la conferencia diplomática no supondría gastos adicionales algunos para la Organización dado que Hong Kong (China) se había comprometido a sufragar cualesquiera gastos adicionales que se derivaran de la organización de la conferencia.

PLAN DE TRABAJO PARA LA ELABORACIÓN DEL PROYECTO DE CONVENIO Y LAS DIRECTRICES CONEXAS

3.30 En su documento MEPC 57/3/6 el Japón subrayó la importancia de que la labor sobre las directrices para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques estuviera finalizada en el 59º periodo de sesiones del MEPC, dado el estrecho vínculo entre tales directrices y las prescripciones obligatorias del convenio en relación con las instalaciones de reciclaje y también porque la finalización temprana de las directrices facilitaría la implantación voluntaria del convenio en el periodo provisional que media entre su adopción y entrada en vigor.

3.31 El Comité pidió al Grupo de trabajo que examinara el documento MEPC 57/3/6 y lo tuviera en cuenta al revisar el plan de trabajo hasta que se ultime la elaboración del proyecto de convenio y las directrices conexas para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques.

3.32 Finalmente, el Comité convino en esperar el informe del Grupo de trabajo antes de decidir el momento de realizar en el Pleno un examen artículo por artículo y regla por regla del texto del proyecto de convenio.

COLABORACIÓN CON LAS ORGANIZACIONES PERTINENTES Y OTRAS CUESTIONES

Grupo mixto de trabajo OIT/OMI/Convenio de Basilea sobre el desguace de buques

3.33 El Comité recordó que, en su 56º periodo de sesiones, el observador de la OIT había explicado que el Consejo de Administración de la OIT adoptaría una decisión en su reunión de noviembre de 2007 en relación con la organización de la 3ª reunión del Grupo mixto de trabajo OIT/OMI/Convenio de Basilea sobre el desguace de buques.

3.34 La Oficina Internacional del Trabajo informó al Comité en el documento MEPC 57/3/1 de que su Consejo de Administración había acordado convocar la 3ª reunión del Grupo mixto de trabajo sobre el desguace de buques en Ginebra, del 29 al 31 de octubre de 2008, y de que las Secretarías interesadas estaban debatiendo el orden del día de dicha reunión.

3.35 El Comité recordó que en las dos reuniones anteriores del Grupo mixto de trabajo la OMI había estado representada por los siguientes cinco Estados Miembros: Bangladesh, Estados Unidos, Japón, Noruega y Países Bajos. El Comité decidió que los mismos cinco Estados Miembros representaran también a la OMI en la 3ª reunión del Grupo mixto de trabajo. Otros Estados Miembros, organizaciones intergubernamentales y organizaciones no gubernamentales podrían asistir igualmente a la reunión como observadores.

Labor en curso de las Partes en el Convenio de Basilea

3.36 El Comité tomó nota de los tres documentos presentados por la Secretaría del Convenio de Basilea (MEPC 57/3/3, MEPC 57/3/4 y MEPC 57/3/4/Add.1) sobre la función del Convenio de Basilea en lo que respecta al reciclaje de buques, las otras medidas que puede adoptar la Conferencia de las Partes en el Convenio de Basilea en relación con el Convenio de la OMI, sobre su invitación a que la OMI garantice que el convenio establezca un nivel de control equivalente al establecido en virtud del Convenio de Basilea, y sobre la labor en curso de las Partes en el Convenio de Basilea para comparar los niveles de control establecidos en el marco del Convenio de Basilea y el proyecto de convenio de la OMI.

Dos proyectos previstos de prueba sobre el reciclaje de buques

3.37 El Comité tomó nota con interés de los documentos presentados por el Japón (MEPC 57/3/6) y Turquía (MEPC 57/3/15), ambos sobre proyectos de prueba sobre el reciclaje de buques con los que se pretende someter a prueba las disposiciones del convenio y de las directrices conexas. Cuando finalicen los proyectos piloto, ambos Estados Miembros tienen la intención de presentar un informe al Comité con las conclusiones de cada proyecto y cualesquiera propuestas pertinentes para enmendar las directrices.

Cursillo nacional sobre el reciclaje de buques en la India

3.38 El Comité tomó nota del documento MEPC 57/3/5 (India), en el que se informa al Comité de que el Cursillo nacional sobre la elaboración del convenio internacional para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, que contó con el apoyo de la OMI, se había celebrado del 7 al 10 de enero de 2008 en Mumbai. En el cursillo participaron expertos

internacionales y partes interesadas del sector indio del reciclaje de buques y del Gobierno. Antes de iniciarse el cursillo los expertos internacionales habían viajado a Alang, donde visitaron los astilleros de reciclaje y el centro de formación de la Junta marítima de Gujarat e inspeccionaron las instalaciones y el equipo para la protección de la salud y la seguridad de las personas que trabajan en el reciclaje de buques y para la protección del medio ambiente.

3.39 El cursillo había sido especialmente oportuno y fructífero y había conseguido su objetivo, a saber, ayudar a las partes interesadas y a los encargados de formular la normativa a formarse una perspectiva clara de sus posturas en relación con el proyecto de convenio de la OMI. La misión había llegado a la conclusión de que no había ningún obstáculo insalvable para que la India ratificara el nuevo convenio, dado que había quedado patente que la India ya había tomado la decisión de reglamentar su sector de reciclaje de buques mediante prescripciones obligatorias de ámbito nacional que eran coherentes con las que la OMI estaba elaborando.

Programa de trabajo de la ISO sobre el reciclaje de buques

3.40 El Japón presentó el documento MEPC 57/3/14 sobre la superposición entre las actividades de la OMI por lo que respecta a la elaboración del convenio y sus directrices y las normas de la ISO para las instalaciones de reciclaje. El Japón propuso que el Comité encargara a la Secretaría de la OMI que fortaleciera su coordinación con la ISO por lo que respecta al reciclaje de buques.

3.41 La Organización Internacional de Normalización (ISO) presentó el documento MEPC 57/3/2, en el que se indicaba la situación de su programa de trabajo sobre la serie 30 000 de normas ISO sobre el reciclaje de buques, e invitó al Comité a que tuviera en cuenta la labor y los resultados futuros de la ISO en apoyo a la elaboración del convenio de obligado cumplimiento y las directrices de la OMI sobre el reciclaje de buques.

3.42 Un gran número de Estados Miembros se hizo eco de la preocupación expresada por el Japón sobre la posible coexistencia de dos normas, lo que podría confundir a las partes interesadas, y destacó que el convenio y las directrices deben ser los instrumentos primarios para tratar las cuestiones relacionadas con el reciclaje de buques.

3.43 El Comité acordó encargar a la Secretaría que prosiguiese sus contactos con la ISO con miras, en particular, a obtener la información descrita en el párrafo 18 del documento MEPC 57/3/14 y ponerla a disposición del Comité para que adopte las medidas oportunas.

CONSTITUCIÓN DEL GRUPO DE TRABAJO

3.44 El Comité acordó constituir el Grupo de trabajo sobre el reciclaje de buques bajo la presidencia del Sr. Jens Koefoed (Noruega) con el siguiente mandato:

Teniendo en cuenta las ponencias presentadas por los Miembros así como las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno, se encarga al Grupo de trabajo sobre el reciclaje de buques que proceda a:

- .1 finalizar el examen del texto del proyecto de convenio internacional para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques que se inició en la 3ª reunión interperiodos del Grupo de trabajo sobre el reciclaje de buques;

- .2 seguir elaborando el texto del proyecto de convenio teniendo en cuenta las propuestas recogidas en los documentos MEPC 57/3/8 (Estados Unidos), MEPC 57/3/9 (Estados Unidos), MEPC 57/3/11 (Bélgica y Francia), MEPC 57/3/16 (India), MEPC 57/3/19 (Noruega), MEPC 57/3/21 (Dinamarca y Francia), MEPC 57/3/7 (Greenpeace Internacional e Internacional Amigos de la Tierra, en relación con las cuestiones del principio de sustitución y el fondo para el reciclaje de buques) y MEPC 57/3/18 (ICS, IPTA, INTERCARGO, INTERTANKO y OCIMF);
- .3 seguir elaborando el texto del proyecto de convenio, conforme a la decisión adoptada por el Pleno al examinar los documentos MEPC 57/3/10 (Estados Unidos), MEPC 57/3/12 (Canadá), MEPC 57/3/17 (Francia) , MEPC 57/3/20 (Noruega) y MEPC 57/3/7 (Greenpeace Internacional e Internacional Amigos de la Tierra);
- .4 proporciona asesoramiento sobre el proyecto de condiciones para la entrada en vigor del convenio propuestas en el documento MEPC 57/3/13; y
- .5 revisar el plan de trabajo para la elaboración del proyecto de convenio y de las directrices conexas para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, teniendo en cuenta cualesquiera observaciones formuladas durante el Pleno y las propuestas recogidas en el documento MEPC 57/3/6 (Japón).

INFORME DEL GRUPO DE TRABAJO SOBRE EL RECICLAJE DE BUQUES

3.45 Atendiendo a las instrucciones del Comité, el Grupo de trabajo basó su examen de esta cuestión en el documento MEPC 57/3 (Informe del Grupo de trabajo interperiodos), teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas por el Pleno y las propuestas que figuran en los correspondientes documentos. Los resultados de las deliberaciones del Grupo de trabajo sobre el texto del proyecto del convenio figuran en el anexo 1 del informe del Grupo (MEPC 57/WP.6), y se invitó al Comité a que tomara nota de estos resultados y basara en ellos su labor de desarrollo del proyecto de convenio.

DELIBERACIONES EN EL GRUPO

3.46 El Comité tomó nota de que el Grupo había convenido en sustituir la expresión "buques que entran dentro del ámbito de aplicación del presente Convenio" que figuraba en la regla 17.1 por el la expresión más explícita "buques a los que se aplica el Convenio, o buques que reciben un tratamiento similar de conformidad con lo dispuesto en el artículo 3.4". El Grupo también acordó introducir enmiendas similares y enmiendas consiguientes en el artículo 6, la regla 18 y el suplemento del apéndice 5.

3.47 Se informó al Comité de que Francia y Bélgica recordaron al Grupo su documento conjunto presentada en la 3ª reunión del grupo de trabajo interperiodos sobre reciclaje de buques, en el que se proponía que, además de adoptarse la expresión más clara anteriormente señalada, el Convenio también debería hacer referencia a una nueva serie de directrices que abordan el nivel de cumplimiento que puede esperarse de los buques con pabellones de Estados que no son Partes en el Convenio, en virtud de la cláusula de no dar un trato más favorable recogida en el artículo 3.4. El Grupo acordó que esto podría ser el tema de una resolución de la Conferencia diplomática.

3.48 El Comité tomó nota de que se había informado al Grupo de que el Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque, en su 51º periodo de sesiones en febrero de 2008, había aceptado el proyecto de enmiendas a la regla II-1/3-5.2 del Convenio SOLAS, cuyo propósito es prohibir toda nueva instalación de asbesto a bordo de los buques, sin excepciones. El proyecto de enmiendas se había sometido a la aprobación del Comité de Seguridad Marítima en su 84º periodo de sesiones, con miras a su adopción en el MSC 85, en diciembre de 2008. Por tanto, la fecha más temprana en que esta enmienda podría entrar en vigor sería julio de 2010. Por consiguiente, el Grupo había acordado enmendar el apéndice 1 del proyecto de convenio mediante la supresión de todas las excepciones referentes al uso de asbesto a bordo de los buques. El Comité aceptó la solicitud del Grupo de que pidiera a la Secretaría que pusiera este asunto en conocimiento de la Conferencia diplomática, si el Comité de Seguridad Marítima modifica o no adopta las enmiendas a la regla II-1/3-5.2 del Convenio SOLAS.

3.49 El Comité refrendó la aceptación del Grupo de varias enmiendas al proyecto de convenio cuya finalidad es conciliar las disposiciones sobre reconocimientos y certificación del proyecto de convenio con las del Sistema armonizado de reconocimientos y certificación de la Organización. En esencia, los reconocimientos periódicos se sustituyen por reconocimientos de renovación y el refrendo periódico de los certificados se sustituye por la renovación de los certificados.

3.50 El Comité tomó nota con interés que el Grupo había observado que, a partir del 1 de enero de 2009, será obligatorio en virtud del Convenio SOLAS que todas las compañías que posean o gestionen buques cuenten con un número IMO de identificación (resolución MSC.194(80)) y había acordado exigir datos sobre el número de identificación IMO del propietario registrado y el número de identificación de la OMI de la compañía en el modelo de certificado internacional sobre el inventario de materiales potencialmente peligrosos (apéndice 3 del anexo del convenio) y en el modelo de certificado internacional de buque listo para el reciclaje (apéndice 4 del anexo del convenio). El motivo por el cual el Grupo había pedido que se incluyera información sobre la compañía en los certificados era responder a la solicitud que las delegaciones vienen haciendo desde hace mucho tiempo de que en virtud del Convenio se facilite información sobre el propietario que figura en el contrato comercial de venta para el reciclaje.

3.51 El Comité observó que el Grupo había suprimido, en consonancia con las instrucciones del Pleno, los artículos 13*bis*, 7.2 y 12.1*bis* y las reglas 7*bis* y 8.2 (segunda opción). Además, el Grupo había incluido las plataformas autoelevadoras en la definición de buque que figura en el artículo 2.9 del proyecto de convenio.

3.52 En el contexto de la certificación en virtud del convenio, el Comité tomó nota de que el Grupo había acordado que, cuando se expida el certificado internacional de buque listo para el reciclaje, no deberá sustituir al certificado internacional sobre el inventario de materiales potencialmente peligrosos, que tal certificado debería tener una validez máxima de tres meses y que, o bien las Administraciones o bien una persona u organización autorizada por ellas, pueden ampliar el certificado para que, los buques realicen el viaje de punto a punto hasta llegar a la instalación de reciclaje de buques.

3.53 Atendiendo a las instrucciones del Pleno, el Grupo también había vuelto a examinar el documento MEPC-ISRWG 3/2/2, presentado por la IACS, y había convenido en enmendar la regla 5 para exigir la elaboración de un "plan de comprobaciones visuales/de muestreo". Sin embargo, el Grupo no llegó a un acuerdo sobre la propuesta de introducir una columna en el apéndice 2, que incluya los "valores umbral y exenciones". Aunque las propuestas de la IACS

recibieron un gran apoyo, la mayoría del Grupo reconoció la gran dificultad de intentar proporcionar tales cifras en este momento y tras recordar también que se prevé introducir valores umbral en las directrices pertinentes, decidió no llevar adelante esta propuesta en este periodo de sesiones.

3.54 El Comité tomó nota de que el Grupo había examinado el documento de Noruega (MEPC 57/3/19), en el que se proponía la inclusión de tres otros materiales potencialmente peligrosos en los apéndices 1 y 2 del anexo del proyecto de convenio. Esta misma propuesta ya había sido examinada por el tercer Grupo de trabajo interperiodos sobre el reciclaje de buques. Si bien el Grupo se mostró dividido en cuanto a la inclusión de dos o tres sustancias propuestas por Noruega, finalmente decidió no incluir ninguna nueva entrada en los apéndices 1 y 2. Algunas delegaciones estimaron concretamente que sería mejor que esa tarea la realizaran expertos, de conformidad con las disposiciones de las reglas 6 y 7 del anexo del proyecto de convenio.

3.55 A este respecto, el Comité encargó a la Secretaría que se pusiera en contacto con la Secretaría del Convenio de Estocolmo sobre contaminantes orgánicos persistentes e informara al MEPC 58 sobre la situación del examen, por parte de dicho Convenio, de las tres sustancias que Noruega había propuesto incluir en los apéndices 1 y 2 del anexo del proyecto de convenio.

3.56 Tras acordar que sería necesario elaborar un proyecto de resolución de la Conferencia para abordar la suficiencia de la capacidad de reciclaje, y que dicho proyecto debería redactarlo un grupo de trabajo por correspondencia, el Comité encargó al Grupo que preparara el mandato del Grupo de trabajo por correspondencia. El mandato del grupo de trabajo por correspondencia acordado por el Comité es el siguiente:

- .1 se encarga al Grupo de trabajo por correspondencia¹ que elabore un proyecto de resolución para que la Conferencia diplomática examine las circunstancias en las que podría no haber una capacidad de reciclaje suficiente tanto antes como después de la entrada en vigor del convenio, teniendo en cuenta las decisiones adoptadas en el MEPC 57;
- .2 en el proyecto de resolución debería alentarse a los Estados a que ratificaran el convenio lo antes posible y deberían abordarse los elementos disuasorios para la ratificación del Convenio por parte de los Estados de abanderamiento y de reciclaje;
- .3 el proyecto de resolución no debería estar en conflicto con las prescripciones del convenio ni debería requerir ninguna enmienda al texto del convenio según está redactado;

¹

Coordinadora

Sra. Katy Ware
Senior Policy Advisor
Shipping Policy Division
Department for Transport
Great Minster House, 76 Marsham Street
London SW1P 4DR
Teléfono: +44 20 7944 5404
Correo electrónico: katy.ware@dft.gsi.gov.uk

- .4 el Grupo de trabajo por correspondencia también debería examinar el proyecto de resolución en el contexto de las disposiciones de la entrada en vigor; y
- .5 el Grupo de trabajo por correspondencia debería informar de los resultados de sus deliberaciones al MEPC 58.

3.57 El Comité tomó nota de que el Grupo había aprobado la propuesta de los Estados Unidos (MEPC 57/3/8) de simplificar el formato del apéndice 5 del anexo del proyecto de convenio, a reserva de ciertas modificaciones. No obstante, el Grupo no había podido concluir su labor en el presente periodo de sesiones, de modo que la última parte del apéndice 5 permanecía entre corchetes.

3.58 Durante las deliberaciones, la India señaló, tal como se indica en su documento MEPC 57/3/16, que podía ser necesario abordar las situaciones en las que los buques se vendan a "compradores en efectivo" cuando ya hayan dejado de enarbolar el pabellón de un Estado determinado durante un periodo de tiempo limitado, inmediatamente anterior a su entrega a las instalaciones de reciclaje. La delegación de Noruega había señalado al Grupo el anexo 3 del documento MEPC 57/3, en el cual se formulaban dos propuestas sobre los posibles medios de abordar la preocupación expresada por la India mediante la prohibición de la cancelación de la matrícula de los buques hasta su entrega a las instalaciones de reciclaje.

3.59 El Comité tomó nota de que la cuestión queda resuelta en cierto modo con la última parte de la definición de "propietario de buque" en la regla 1, según la cual el término incluye a "quienes ostentan la propiedad del buque durante un periodo limitado, a la espera de su venta o su traspaso a una instalación de reciclaje". A este respecto, se había señalado que quizá fuese necesario examinar las disposiciones conforme a las cuales el propietario del buque tenía el deber de comunicarse con la Administración (es decir, el Estado de abanderamiento) a fin de determinar si esto debía ser competencia de la autoridad competente del Estado de reciclaje cuando el buque que hubiera de reciclarse no tuviera pabellón. El Grupo también había tomado nota de que las cuestiones relacionadas con la matrícula y la cancelación de la matrícula de los buques podían resultar complejas, y de que no sería posible elaborar una disposición sencilla para el proyecto de convenio que contemplara todas las situaciones posibles. Asimismo, el Grupo había decidido que no era necesario que el proyecto de convenio incluyera ninguna disposición especial acerca de los compradores en efectivo, pero había acordado finalmente que el Grupo de trabajo interperiodos examinara la cuestión.

3.60 El Comité tomó nota de que el Grupo había examinado los documentos MEPC 57/3/21 (Dinamarca y Francia) y MEPC 57/3/18 (ICS y otras ONG) acerca de las reglas 9 y 25. Se habían apoyado los conceptos que figuran en los documentos, aunque no de forma suficiente como para acordar que se realizaran cambios en el texto del proyecto de convenio. No obstante, se había acordado que la cuestión era importante y debía ser objeto de un nuevo examen por el Grupo de trabajo interperiodos.

3.61 Se informó al Comité de que Greenpeace Internacional y la Internacional Amigos de la Tierra habían presentado las dos cuestiones del documento MEPC 57/3/7, las cuales no se habían presentado en el Pleno. El Grupo de trabajo había rechazado la propuesta de reforzar el principio de sustitución, puesto que los delegados habían estimado que las reglas 6 y 7 del proyecto de anexo del convenio ya contemplaban esto. Greenpeace Internacional había aclarado que el artículo 13 sobre la asistencia y cooperación técnica no contemplaba su propuesta de un

mecanismo económico para internalizar los costos del reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques. El Grupo había sugerido que Greenpeace Internacional y la Internacional Amigos de la Tierra quizás desearan considerar la presentación en un futuro periodo de sesiones del Comité de una propuesta más detallada relativa a dicho mecanismo de financiación.

Proyecto de condiciones para la entrada en vigor

3.62 El Comité había pedido al Grupo de trabajo que le asesorase sobre el proyecto de condiciones para la entrada en vigor que había propuesto el Japón en su documento MEPC 57/3/13. El Japón había propuesto un texto para el artículo sobre la entrada en vigor, según el cual se requeriría un número mínimo de Estados, un umbral de arqueo y un factor basado en el índice relativo a la capacidad de reciclaje de buques con respecto al arqueo combinado de la flota mercante. En el tiempo del que dispuso el Grupo, éste no había podido examinar la propuesta, pero había reconocido que esta cuestión podía relacionarse en cierta medida con la labor del Grupo de trabajo por correspondencia. El representante de la Oficina Jurídica explicó que, en principio, no era un problema contar con la capacidad de reciclaje como elemento de las disposiciones de la entrada en vigor, si bien sería necesario, no obstante, aclarar y precisar cómo el depositario debía determinar de manera objetiva la capacidad de reciclaje.

Elaboración de un plan de trabajo

3.63 El Comité se mostró de acuerdo con el Grupo en que existe una necesidad pronunciada de celebrar una reunión interperiodos del Grupo de trabajo sobre el reciclaje de buques la semana anterior al MEPC 58, de 4 días de duración, a fin de ayudar en la ultimación del proyecto de convenio con suficiente tiempo para que pueda distribuirse durante la Conferencia diplomática prevista para mayo de 2009.

3.64 El Comité aprobó asimismo el proyecto de mandato elaborado por el Grupo de trabajo para la reunión interperiodos propuesta del Grupo de trabajo, que figura a continuación:

"Se encarga al 4º Grupo de trabajo interperiodos sobre reciclaje de buques que, basándose en los resultados del MEPC 57 y teniendo en cuenta todos los documentos pertinentes presentados al MEPC 58, lleve a cabo las siguientes tareas:

- .1 examinar y resolver todas las cuestiones pendientes y el texto correspondiente del proyecto de convenio;
- .2 examinar el documento MEPC 57/3/13 presentado por el Japón;
- .3 elaborar una versión definitiva del proyecto de convenio para que el MEPC 58 lleve a cabo un examen artículo por artículo y regla por regla; y
- .4 presentar un informe por escrito al MEPC 58."

3.65 A continuación el Comité revisó el plan de trabajo para la elaboración del Convenio, que había sido elaborado por el Grupo de trabajo, teniendo en cuenta los progresos logrados durante el 57º periodo de sesiones del Comité, el plan de trabajo general de la Organización y la propuesta presentada por el Japón en el documento MEPC 57/3/6. Tras las deliberaciones mantenidas, el Comité aprobó el plan de trabajo que se recoge a continuación:

Grupo de trabajo por correspondencia	Abril – agosto de 2008	Preparar el proyecto de resolución de la conferencia para abordar las circunstancias en las que no haya disponible una capacidad de reciclaje suficiente
Consejo C 100	Junio de 2008	Refrendar la fecha para la conferencia diplomática.
4º Grupo de trabajo interperiodos sobre reciclaje de buques	30 de septiembre – 3 de octubre de 2008	Ultimar las cuestiones pendientes y preparar la versión definitiva del proyecto de convenio.
MEPC 58 GR	6 a 10 de octubre de 2008	Examinar el proyecto de convenio artículo por artículo y regla por regla; Ultimar el proyecto de convenio; Distribuir el proyecto de convenio para la Conferencia diplomática.
Conferencia diplomática	[11 a 15 de mayo de 2009, Hong Kong (China)]	Adopción del Convenio internacional para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques.
MEPC 59	[Julio de 2009]	Examen del proyecto de directrices para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, con miras a su adopción.

3.66 La delegación de Turquía declaró que su postura con respecto a la CONVEMAR es bien conocida y no ha cambiado en el contexto del Convenio internacional para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques.

3.67 La delegación de los Estados Unidos hizo una declaración, que figura en el anexo 3 del presente informe. Las delegaciones de las Islas Marshall y de la Federación de Rusia se unieron a dicha declaración.

4 PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA OCASIONADA POR LOS BUQUES

4.1 El Comité tomó nota de que este punto del orden del día trataba dos cuestiones principales: el examen del Anexo VI del Convenio MARPOL y del Código Técnico sobre los NO_x, y el control de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques. El Comité acordó abordar en primer lugar el examen del Anexo VI del Convenio MARPOL y otras cuestiones relacionadas con la contaminación atmosférica, y a continuación los asuntos que tengan que ver con los gases de efecto invernadero.

EXAMEN DEL ANEXO VI DEL CONVENIO MARPOL Y DEL CÓDIGO TÉCNICO SOBRE LOS NO_x

4.2 El Comité recordó que el MEPC 56 había incluido los resultados de la labor del BLG 12 sobre el examen del Anexo VI del Convenio MARPOL y del Código Técnico sobre los NO_x como cuestión de carácter urgente derivada de una reunión de órgano auxiliar que tuvo lugar menos de trece semanas antes del MEPC 57, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 4.9 de las Directrices del Comité.

4.3 A fin de ofrecer a los miembros la posibilidad de formular observaciones sobre los resultados de la labor del BLG 12 acerca del examen del Anexo VI del Convenio MARPOL y del Código Técnico sobre los NO_x, la Secretaría y el Presidente habían realizado consultas al

respecto, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 4.12 de las Directrices del Comité, y habían acordado ampliar en dos semanas el plazo de presentación de documentos sobre los resultados del BLG 12 a este respecto. El Comité convino en que estos documentos se examinarían junto con los otros.

4.4 Tras una propuesta del Presidente, el Comité acordó examinar las cuestiones relacionadas con la contaminación atmosférica en el orden siguiente:

- .1 resultados del Grupo científico mixto oficioso de expertos gubernamentales y sectoriales;
- .2 resultados de la labor del BLG 12 sobre el examen del Anexo VI del Convenio MARPOL y del Código Técnico sobre los NO_x;
- .3 opciones para la reducción de SO_x y MP;
- .4 reglas sobre los NO_x aplicables a los motores existentes;
- .5 especificación del fueloil;
- .6 informe sobre la disponibilidad a largo plazo de los halones; y
- .7 reconstitución del Grupo de trabajo sobre la contaminación atmosférica.

4.5 El Comité acordó que, dado el número elevado de documentos presentados (más de 60) en relación con este punto del orden del día, en el Pleno sólo se tratarían de manera sucinta los documentos básicos, y que los restantes se remitirían al Grupo de trabajo para que los examinara. El debate del Pleno debería tener por objetivo impartir instrucciones al Grupo de trabajo y no examinar aspectos técnicos.

4.6 El Comité también acordó que las cuestiones relacionadas con la revisión del Código Técnico sobre los NO_x y las propuestas de enmienda a la resolución MEPC.130(53): "Directrices relativas a los sistemas de a bordo para la limpieza de los gases de escape", incluida la ultimación de los criterios para la descarga del agua de lavado de dichos sistemas, no deberían examinarse en el Pleno, sino remitirse al Grupo de trabajo.

4.7 El Comité acordó también que los documentos siguientes debían sólo presentarse al Grupo de trabajo sobre el Anexo VI y el Código Técnico sobre los NO_x:

MEPC 57/4/1	Secretaría	Enmiendas a las Directrices relativas a los sistemas de a bordo para la limpieza de los gases de escape y elaboración de criterios para la descarga del agua de lavado de dichos sistemas
MEPC 57/4/13	Japón	Estudio sobre reducción de las emisiones de SO _x
MEPC 57/4/14	China	Observaciones en torno al informe sobre las conclusiones del Grupo científico mixto oficioso de expertos gubernamentales y sectoriales

MEPC 57/4/15	FOEI	Mortalidad prematura a nivel mundial evitable mediante la reducción de azufre en el combustible marino
MEPC 57/4/16	INTERTANKO	Anexo VI del Convenio MARPOL – cuestiones conexas
MEPC 57/4/20	Alemania, Dinamarca, Estonia, Federación de Rusia, Finlandia, Letonia, Lituania, Polonia y Suecia	Necesidad de seguir examinando las emisiones de SO _x procedentes del transporte marítimo
MEPC 57/4/24	Secretaría	Vigilancia del azufre correspondiente a 2007
MEPC 57/4/25	OCIMF	Observaciones sobre el posible resultado del examen del Anexo VI del Convenio MARPOL
MEPC 57/4/26	IPIECA	Proceso de revisión del Anexo VI: declaración de las refinerías sobre la propuesta de introducir cambios en la cadena de suministro de combustible para usos marinos
MEPC 57/4/28	ICS	Revisión del Anexo VI del Convenio MARPOL
MEPC 57/4/32	Islas Marshall	Observaciones sobre los resultados del BLG 12
MEPC 57/4/34	ITF	Cuestiones relacionadas con el Anexo VI del Convenio MARPOL
MEPC 57/4/35	IBIA	Observaciones sobre los resultados de la labor del BLG 12 acerca del examen del Anexo VI del Convenio MARPOL y del Código Técnico sobre los NO _x
MEPC 57/4/36	BIMCO	Observaciones sobre los resultados de la labor del BLG 12 relativa al examen del Anexo VI del Convenio MARPOL y del Código Técnico sobre los NO _x
MEPC 57/4/39	FOEI	Observaciones sobre el BLG 12 y opciones para la reducción de los SO _x procedentes del transporte marítimo
MEPC 57/4/40	FOEI	Observaciones sobre los resultados de la labor del BLG 12 acerca de la revisión del Anexo VI del Convenio MARPOL y el Código Técnico sobre los NO _x

MEPC 57/4/42	Reino Unido	Observaciones sobre las opciones identificadas por el BLG 12 en relación con el examen del Anexo VI del Convenio MARPOL y el Código Técnico sobre los NO _x
MEPC 57/4/43	EUROMOT	Observaciones sobre los resultados de la labor del BLG 12 acerca de la propuesta de procedimiento alternativo para la certificación de los motores producidos en serie
MEPC 57/4/44	EUROMOT	Propuesta de procedimiento alternativo para la certificación de los motores producidos en serie
MEPC 57/4/46	Dinamarca	Observaciones sobre los nuevos límites de las emisiones de NO _x
MEPC 57/4/48	IPIECA	Proceso de revisión del Anexo VI: observaciones acerca del documento MEPC 57/4/23
MEPC 57/4/49	INTERTANKO	Anexo VI del Convenio MARPOL – cuestiones conexas Revisión del Anexo VI del Convenio MARPOL

Declaración de Brasil

4.8 La delegación de Brasil señaló al Comité su preocupación, ya expresada en el BLG 12, respecto de las posibles soluciones a la cuestión de la contaminación atmosférica procedente de los buques (párrafo 6.5 del documento BLG 12/17). Brasil mostró su conformidad con el establecimiento de objetivos para una reducción más estricta de los contaminantes del aire introducida de un modo gradual. Pese a que reconoce la importancia de la cuestión y el gran desafío que representa para el sector marítimo la adopción rápida de enmiendas al Anexo VI del MARPOL y a los instrumentos conexos, Brasil opina que la OMI debería adoptar soluciones para las cuales se dispone fácilmente de tecnologías. A este respecto, y a fin de evitar un calendario que no sea realista para el cumplimiento de normas estrictas, tal como fue el caso del Convenio sobre la Gestión del Agua de Lastre, Brasil recomienda que, antes de aprobar un calendario, debería efectuarse una revisión formal sobre la disponibilidad de tecnologías y de equipos, así como de la capacidad del mercado para proporcionar dicha tecnologías. Los puntos que hay que tener en cuenta también incluyen la rentabilidad, la determinación del momento para llevar a cabo la instalación y la capacidad de contar con un suministro de combustible aprobado. También debería disponerse de suficiente tiempo para que el sector marítimo se adapte a nuevos límites más restrictivos de emisiones y a nuevas tecnologías para satisfacerlos. Brasil reiteró su compromiso con los objetivos de la Organización y afirmó que creía que todo plazo que se aplique a los límites para las emisiones debería ser práctico, factible y significativamente beneficioso para el medio ambiente. La delegación de Arabia Saudita se unió a esta declaración.

Declaración de la Comisión Europea

4.9 El observador de la Comisión Europea reiteró la preferencia de la Comisión por soluciones de ámbito mundial, como las que pueda adoptar la OMI, con objeto de reducir la contaminación atmosférica y las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques. En ambas cuestiones, la Comisión siempre había indicado claramente que esperaría las medidas de la OMI, con arreglo al calendario ya establecido por la Organización, ante la necesidad de que se elaboren y adopten medidas a nivel mundial de carácter obligatorio. La Comisión Europea, por lo tanto, concuerda con la OMI respecto de la labor que está llevando a cabo y, si bien su posición no ha cambiado, considera que es necesario lograr un avance significativo durante 2008. Sin embargo, en caso de que no sea posible que la Organización mantenga los calendarios establecidos, la Comisión se reserva el derecho de adoptar medidas apropiadas para proteger el medio ambiente.

Declaración de la IAPH

4.10 La IAPH recordó al Comité que su documento informativo (MEPC 56/INF.3) trata de las medidas efectivas y prácticas aplicables a los puertos para crear una atmósfera limpia en sus zonas de control. El documento proporciona información sobre la elaboración de orientaciones para tales medidas que deberían incluirse en los llamados "*Tool Box for Port Clean Air Programs*" (caja de herramientas para programas de atmósfera limpia en los puertos). Se esperaba que, coincidiendo con la declaración formulada durante el MEPC 56, dicho programa estuviera listo para su presentación en otoño de 2007. Lamentablemente la elaboración del programa había exigido mayores esfuerzos y más tiempo de lo que la IAPH hubiera deseado y no era posible presentar al Comité ningún documento sobre el mismo durante el presente periodo de sesiones. Sin embargo, la ingente labor de los puertos participantes en todo el mundo había permitido disponer de una versión en línea de la "caja de herramientas" a partir del primero de abril de 2008, con la siguiente dirección en Internet: www.iaphworldports.org.

Documentos informativos

4.11 El Comité tomó nota de los documentos informativos siguientes:

- .1 MEPC 57/INF.5 (Suecia), en el que se facilita información acerca de un estudio sobre el comercio de los derechos de emisión de los óxidos de azufre y nitrógeno realizado en Suecia a petición del Gobierno de este país;
- .2 MEPC 57/INF.6 (Secretaría), en el que se incluyen los fundamentos y las aportaciones de los cuatro subgrupos al informe final del Grupo científico mixto oficioso de expertos gubernamentales y sectoriales, que se había publicado con la signatura MEPC 57/4;
- .3 MEPC 57/INF.7 (Secretaría), en el que figura un informe encargado por el Grupo científico mixto oficioso de expertos gubernamentales y sectoriales sobre el análisis de las repercusiones a escala internacional, en el sector del refinado y las emisiones de CO₂, de posibles marcos normativos para los combustibles de usos marinos;

- .4 MEPC 57/INF.14 (Alemania, Dinamarca, Estonia, Federación de Rusia, Finlandia, Letonia, Lituania, Polonia y Suecia), en el que se facilita información sobre las emisiones de NO_x procedentes del transporte marítimo en el mar Báltico y una estimación de las emisiones de NO_x conforme a las reglas propuestas de los niveles II y III para los motores nuevos.

Resultados del Grupo científico mixto oficioso de expertos gubernamentales y sectoriales

4.12 El Comité recordó que el Secretario General había propuesto, en el último periodo de sesiones, la constitución de un grupo científico mixto oficioso de expertos gubernamentales y sectoriales a fin de realizar un estudio completo para evaluar los efectos de las distintas opciones de combustible que se proponen en el proceso de examen del Anexo VI del Convenio MARPOL.

4.13 El Comité recordó también que la iniciativa había contado con un respaldo abrumador y que el MEPC 56 había refrendado las medidas propuestas por el Secretario General para constituir el Grupo científico mixto oficioso de expertos gubernamentales y sectoriales y la propuesta de mandato para este último. El MEPC 56 también había aprobado un plazo flexible para la presentación del informe del Grupo científico de expertos al BLG 12 y al MEPC 56.

4.14 El Comité recibió con agrado el informe del Grupo científico mixto oficioso de expertos gubernamentales y sectoriales (MEPC 57/4) constituido tras la iniciativa impulsada por el Secretario General a fin de realizar un estudio completo para evaluar los efectos de las distintas opciones de combustible que se proponen en el contexto de la revisión del Anexo VI del Convenio MARPOL y del Código Técnico sobre los NO_x. El Comité dio las gracias a los expertos designados por los Estados Miembros y organizaciones de carácter consultivo que desempeñaron sus funciones en el Grupo a título personal.

4.15 El Comité expresó su sincero agradecimiento a todos los Estados Miembros y organizaciones internacionales que habían contribuido económicamente a la labor del Grupo científico de expertos, tal como se especifica en el párrafo 4 del documento MEPC 57/4.

4.16 El Comité tomó nota de que debían introducirse las correcciones siguientes en el documento MEPC 57/4:

- .1 Párrafo 61: el cuadro debería sustituirse por el siguiente:

Marcos hipotéticos para 2020 (Modelo de Ensys WORLD) — Costos incrementales comparados con el caso de base para 2020

Opciones	Dólares/barril*	Dólares/t*	Cantidad afectada (millones de toneladas)	Aumento en comparación con el caso de base (millones de dólares/año)
Opción C	12,97	87	460	40 042
Opción B2 (DMB)	2,54	17	480	8 325
Opción B2 (DMA)	2,67	18	479	8 751

* Costo promedio mundial de los combustibles para usos marinos

- .2 La nota que figura debajo del cuadro debería sustituirse por la siguiente:

"Nota: Los datos de la opción C se han extraído del estudio de Ensys utilizando un factor de corrección (véase el párrafo 102). Los datos correspondientes a las opciones B y B1 no pudieron derivarse del estudio de Ensys para la OMI".

- .3 Párrafo 91: el título "Agencia Internacional de Energía" debería sustituirse por "*United States Energy Information Administration*".

- .4 Párrafo 102: la última frase debería sustituirse por la siguiente:

"Los cuadros que figuran a continuación reflejan estos datos corregidos".

4.17 En su introducción, el Presidente del Grupo de expertos, Sr. Mike Hunter (Reino Unido), hizo hincapié en que el Grupo estaba agradecido a los Estados Miembros y a las organizaciones con carácter consultivo que habían donado los fondos que permitieron la realización del informe. La labor se dividió entre cuatro grupos especializados en transporte marítimo, suministro de combustible, salud y medioambiente, y elaboración de modelos informáticos, en los cuales se ofrecieron expertos voluntarios para coordinar la labor de cada subgrupo; la participación de los grupos estuvo abierta a todos, independientemente de su ámbito de especialización. El Grupo incluía una gran variedad de conocimientos y las personas especializadas en una disciplina no tenían necesariamente que poder validar la labor en otra; el Grupo científico se dio cuenta rápidamente de que todo intento por evaluar de manera cuantitativa las repercusiones de las opciones requería trabajar con supuestos apreciables, como el crecimiento futuro del transporte marítimo, las tendencias de los precios del crudo, las aplicaciones para las SECA y otros aspectos. Por esta razón, el informe del Grupo debería considerarse como un medio que proporciona una serie de cálculos a fin de ayudar a que el MEPC 57 extraiga conclusiones teniendo en cuenta las incertidumbres y los supuestos utilizados. En el informe no se formulan recomendaciones.

4.18 El Comité tomó nota de las siguientes aclaraciones respecto del documento MEPC 57/4:

- .1 párrafo 86: el supuesto de que los equipos de reducción de las emisiones lograrían una penetración en el mercado del 10% se ha aplicado específicamente a los análisis de impacto ambiental solamente para las opciones que incluyen la alternativa de reducción de emisiones (párrafo 132 y siguientes);
- .2 párrafo 90.5: el modelo se elaboró utilizando prescripciones para la calidad del diesel oil (DMB) más estrictas que las especificaciones actuales de la norma ISO 8217 para este producto, pero que reflejan la calidad media real del DMB disponible en el mercado. Posteriormente, el Grupo se dio cuenta de que, si la producción del diesel para usos marinos se ajustara más a las prescripciones especificadas en la norma ISO 8217, las inversiones necesarias en refinerías y el aumento proyectado de las emisiones en caso de que se pasara al consumo de combustibles destilados a nivel mundial serían más elevadas de lo previsto. Los resultados de los modelos se corrigieron manualmente para reflejar este aspecto, como se describe más en detalle en el párrafo 102, aunque es posible que dicho combustible no llegara a cumplir la especificación "clara y brillante" mencionada en la propuesta original de la opción C; y

- .3 los párrafos 105 y 106 tratan de variaciones de las emisiones de CO₂ procedentes de las refinerías, y en ellos se señala que éstas deben examinarse en combinación con las variaciones en las emisiones de CO₂ de los buques presentadas en los párrafos 16 y 33, y las consiguientes repercusiones de los párrafos 149 y 150.

4.19 El Comité estuvo de acuerdo en que el informe del Grupo científico mixto oficioso de expertos gubernamentales y sectoriales contenía un volumen de información considerable que permitiría que el Comité concluyera sus deliberaciones sobre las reglas futuras cuya adopción puede ser la más apropiada en el Anexo VI enmendado. El Comité tomó nota de que, para más información, pueden consultarse los documentos MEPC 57/INF.6 y MEPC 57/INF.7, que incluyen material de fondo para el informe final.

4.20 El Comité aprobó el informe en general y manifestó su agradecimiento al Grupo por la extensa labor que había llevado a cabo en el plazo tan limitado de que dispuso, así como por la actitud profesional demostrada. El Comité manifestó su agradecimiento en particular al Presidente, Sr. Mike Hunter, y a los cuatro directores de subgrupo, la Sra. Gillian Reynolds (Salud y medio ambiente), el Sr. Eddy van Bouwel (Suministro de combustible), el Sr. Niels-Bjørn Mortensen (Transporte marítimo) y el Sr. Koichi Yoshida (Elaboración de modelos informáticos).

4.21 El Secretario General agradeció al Grupo colectiva e individualmente y, en particular, a su Presidente y a los dirigentes de los subgrupos, por su dedicación al trabajo. También agradeció a los donantes enumerados en el párrafo 4 del documento MEPC 57/4 por sus generosas contribuciones, que permitieron al Grupo llevar a cabo una amplia labor. El Secretario General informó al Comité de que el balance descrito en el párrafo 5 de dicho documento será utilizado para actualizar el Estudio de la OMI sobre los gases de efecto invernadero de 2000.

Resultados de la labor del BLG 12 sobre el examen del Anexo VI del Convenio MARPOL y del Código Técnico sobre los NO_x

4.22 El Comité tomó nota de que el Anexo VI del Convenio MARPOL titulado "Reglas para prevenir la contaminación atmosférica ocasionada por los buques", contaba, al 29 de febrero de 2008, de 48 Partes que representaban aproximadamente el 74,73% del arqueo bruto de la flota mercante mundial.

4.23 El Comité recordó que el MEPC 53 había convenido en que el Anexo VI del Convenio MARPOL debería ser objeto de una revisión general y que dicha tarea se había incluido en el programa de trabajo del Subcomité BLG con miras a reducir considerablemente la contaminación atmosférica ocasionada por los buques en el periodo más breve posible.

4.24 El Comité recordó también que el MEPC 56 había aprobado un calendario revisado para ultimar el examen del Anexo VI del Convenio MARPOL y del Código Técnico sobre los NO_x con miras a adoptarlos en el MEPC 58, en octubre del presente año.

4.25 El Comité tomó nota de que el BLG 12 había ultimado sus tareas y de que, de conformidad con la decisión del MEPC 56 (MEPC 56/23, párrafo 4.18), los resultados de la labor del BLG 12 acerca del examen del Anexo VI del Convenio MARPOL y del Código Técnico sobre los NO_x se habían incluido resumidos en el documento MEPC 57/4/23, y de que el informe íntegro del BLG 12 figuraba en el documento BLG 12/17.

4.26 El Comité examinó el informe sobre los resultados del BLG 12 que figura en el documento MEPC 57/4/23, lo aprobó en general y tomó nota de que el BLG 12 había ultimado los aspectos técnicos del examen del Anexo VI del Convenio MARPOL y del Código Técnico sobre los NO_x, así como el proyecto de texto para los dos instrumentos, y que los había remitido al Comité para que los examinara con miras a su adopción en el MEPC 58. El Comité tomó nota en particular de que el BLG 12:

- .1 acordó que debería mantenerse la estructura actual del Anexo VI del Convenio MARPOL;
- .2 llegó a un acuerdo sobre las futuras normas de nivel II y el nivel III sobre los NO_x aplicables a los motores nuevos instalados en buques construidos, respectivamente, el 1 de enero de 2011 o posteriormente y el 1 de enero de 2016 o posteriormente;
- .3 elaboró dos proyectos de opciones diferentes respecto de los planteamientos posibles sobre los NO_x aplicables a los motores existentes (anteriores a 2000) si bien se reconoció que también había una opción de no incluir en el Anexo VI enmendado del Convenio MARPOL las normas sobre los NO_x aplicables a los motores existentes;
- .4 acordó que la materia particulada se incluiría en el ámbito del Anexo VI enmendado y que, por tanto, no deberían introducirse límites explícitos en cuanto a la materia particulada en el Anexo VI enmendado del Convenio MARPOL, ya que las emisiones de materia particulada se reducirían como consecuencia de la reducción de las emisiones de azufre;
- .5 acordó que las tres opciones identificadas para la reducción de las emisiones de SO_x y de materia particulada representaban una síntesis equitativa y justa de los distintos conceptos y propuestas que estaba examinando la Organización;
- .6 acordó recomendar que el Comité invitara a la ISO a elaborar un proyecto de especificación del fueloil en el cual también se incluyan parámetros relacionados con la calidad del aire y la seguridad de los buques;
- .7 ultimó el proyecto de texto de enmienda del Código Técnico sobre los NO_x y señaló que la Secretaría había compilado las enmiendas acordadas en un proyecto en limpio en el documento MEPC 57/4/23/Add.1 para que se examinase con miras a su adopción en el MEPC 58;
- .8 ultimó el proyecto de enmiendas a las directrices revisadas relativas a los sistemas de limpieza de los gases de escape, así como los criterios sobre la descarga del agua de lavado de dichos sistemas, y acordó remitir el proyecto de enmiendas al Comité a fin de que las examinase con miras a su adopción;
- .9 no pudo recomendar la introducción de una solución basada en el mercado en el Anexo VI revisado del Convenio MARPOL;
- .10 identificó los instrumentos no obligatorios, tales como directrices y circulares, que sería necesario elaborar o actualizar como consecuencia de las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL y el Código Técnico sobre los NO_x;

- .11 aprobó un proyecto de procedimiento para verificar el contenido de azufre en el combustible y acordó que este procedimiento también podría utilizarse como orientación en el periodo provisional antes de la entrada en vigor de las enmiendas; y
- .12 examinó el proyecto de directrices para la elaboración de un plan de gestión de los COV.

4.27 En lo referente a las directrices revisadas relativas a los sistemas de limpieza de los gases de escape y, en particular, la elaboración de criterios para la descarga del agua de lavado de dichos sistemas, Grecia manifestó su profunda preocupación afirmando que ese criterio no debería establecerse sin la contribución del GESAMP.

4.28 El Comité acordó que el Grupo de trabajo debería examinar más a fondo los criterios para la descarga de agua de lavado y, si se decidiera que el proyecto de criterios para la descarga debería ser provisional, el GESAMP podría participar en el proceso a fin de hacer permanentes los criterios.

Vigilancia del contenido medio de azufre a escala mundial del fuel oil residual

4.29 El Comité tomó nota de la información sobre la vigilancia del azufre correspondiente al año 2007 que figura en el documento MEPC 57/4/24. El contenido medio de azufre del fueloil residual en 2007 fue del 2,42%, lo cual representa una reducción de 0,17 puntos porcentuales con respecto al año anterior, 2006, en el que ascendió al 2,59%. Se señaló que esta reducción podría deberse a la entrada en vigor de las SECA en el mar Báltico y en el mar del Norte y no a que el contenido de azufre a escala mundial haya disminuido realmente. El contenido medio de azufre se había calculado en función del número de muestras analizadas y no de la cantidad real de fueloil entregado. Dado que la cantidad del combustible entregado para uso en los buques había disminuido por toma, podría deducirse que se embarcan cantidades menores de combustible de bajo contenido de azufre para el consumo en las SECA. El aumento de las muestras de bajo contenido de azufre puede ser un indicio de que el fueloil de bajo contenido de azufre se pone a prueba con mayor frecuencia para garantizar el cumplimiento. Ambos factores pueden traducirse en que el número de muestras de bajo contenido de azufre aumente y que, por tanto, el contenido medio de azufre indicado en el Programa de vigilancia del azufre sea inferior al nivel real de azufre a escala mundial.

Opciones para la reducción de las emisiones de SO_x y materia particulada

4.30 El Comité examinó las tres opciones determinadas por el BLG 12, que se indican en el párrafo 34 del documento MEPC 57/4/23. El Comité tomó nota de que el BLG 12 acordó que las tres opciones representaban una síntesis equitativa y justa de los conceptos y propuestas que estaba examinando la Organización y que constituirían una resolución apropiada para dar un marco a los futuros debates sobre esta importante cuestión en el seno del Comité. Se acordó que las respectivas fechas de implantación, niveles de azufre y conceptos señalados en las tres opciones se someterían a debate y serían susceptibles de modificación, y que nada impedía la elaboración de una propuesta híbrida.

4.31 El Comité examinó el documento MEPC 57/4/29 (ICS y BIMCO), en el que se presenta una propuesta de proyecto de texto sobre la adopción de prescripciones para las microzonas de control de las emisiones que forman parte de la opción 3. Los coautores del documento propusieron un proyecto de texto sobre los criterios y procedimientos para la designación de microzonas de control de las emisiones (M-ECA) para que sirva de base de las deliberaciones. Los coautores también propusieron el término "zona local/limitada de control de las emisiones (L-ECA)" en lugar del término "microzona de control de las emisiones (microECA)" que se había propuesto anteriormente.

4.32 El Comité examinó los documentos MEPC 57/4/30 y MEPC 57/4/31 (Alemania, Finlandia y Noruega), en los que se presentan en un solo conjunto las nuevas prescripciones sobre las reglas relativas a los NO_x para los motores nuevos y existentes, los límites futuros en cuanto al contenido de azufre, la calidad del fueloil así como el modo de abordar la materia particulada (MP). Al presentar esta propuesta, las delegaciones coautoras se apartaron de sus puntos de vista básicos para contribuir a que el Comité pudiera tomar una decisión definitiva al respecto. Los coautores indicaron que una importante razón para elaborar la propuesta había sido asegurar que la OMI mantenía su liderazgo en lo que se refiere al establecimiento de un marco mundial para el transporte marítimo internacional en lo que respecta a mejorar la protección del medio ambiente y la seguridad de los buques. El Anexo VI revisado no debería perder actualidad ni provocar nuevas iniciativas para establecer límites más estrictos para las emisiones poco después de que se adoptara la revisión actual. Los coautores consideraban la revisión como un proceso positivo que atrajo contribuciones útiles y propuestas interesantes. Sin embargo, la OMI se acerca al momento decisivo de adoptar una decisión. Los coautores subrayaron que era de gran importancia que el Comité se adhiera al calendario para tratar todas las cuestiones. El periodo de revisión ha sido suficiente para presentar información, experiencias y pericia sobre las consecuencias para la salud humana y el medio ambiente, el desarrollo de tecnología, los efectos en la industria, la explotación de los buques, los aspectos del cumplimiento y la ejecución, todos ellos elementos importantes para permitir que la OMI adopte una decisión. Todos los interesados se beneficiarían si el Comité adoptara una decisión clara en 2008 a fin de preparar el cumplimiento de las nuevas prescripciones. El objetivo había sido establecer nuevas prescripciones que respondieran a necesidades ambientales y garantizaran la seguridad de los buques. Los coautores habían efectuado un examen minucioso de la interrelación entre los distintos tipos de emisiones y las prescripciones. En su opinión, las reducciones de las emisiones de NO_x y MP no pueden separarse de la cuestión de los combustibles. Las medidas a corto plazo del conjunto utilizan los combustibles y la tecnología existentes, y las medidas a largo plazo implicarían cambios profundos en los combustibles y tecnologías que se van a utilizar. Además, los coautores se han esforzado por combinar las ventajas del enfoque mundial con las necesidades especiales de las zonas afectadas por graves problemas causados por la calidad del aire. Alemania, Finlandia y Noruega invitaron a los Estados y a los interesados a examinar la propuesta de conjunto como un intento positivo de establecer un avance sólido de la OMI y al Comité a que examine el conjunto de medidas como base para la decisión final sobre el Anexo VI revisado del Convenio MARPOL.

4.33 El Comité examinó el documento MEPC 57/4/38 (Noruega), en el que se indican los resultados obtenidos con un modelo informático aplicado al "conjunto" de prescripciones propuesto en los documentos MEPC 57/4/30 y MEPC 57/4/31, modelo informático que coincidía con el que elaboró el subgrupo de salud y medio ambiente para el Grupo científico de expertos y que se utilizó para las seis opciones. En el documento se resumen las repercusiones ambientales de las posibles opciones para reducir las emisiones de SO_x, NO_x y MP, y se concluye que un enfoque a escala mundial combinado con prescripciones a nivel regional tendría un efecto en el medio ambiente más beneficioso que el del enfoque exclusivamente regional.

4.34 El Reino Unido hizo referencia a su documento MEPC 57/4/42, en el que se formulan observaciones respecto de los resultados del BLG 12 y se manifiesta preferencia por la "opción 3" modificada. El Reino Unido estaba a favor de establecer un límite mundial respaldado por las ECA con base regional pero no estaba a favor de las microECA reguladas internacionalmente. El Reino Unido tomó nota de que tales zonas podrían ser normalmente definidas por las autoridades nacionales o poder para regular esas zonas dentro de su jurisdicción. El Reino Unido también propuso un límite mundial del azufre del 1,50%, debido a que el límite inicialmente propuesto de 3,00% no evitaría un incremento en las emisiones mundiales de SO_x procedentes del transporte marítimo, teniendo en cuenta el aumento previsto en el volumen del transporte marítimo. El Reino Unido argumentó que el límite máximo propuesto para el azufre de 1,50% a nivel mundial era factible y que establecer un límite difícil pero alcanzable evitaría una proliferación de ECA regionales, excepto cuando haya una justificación ambiental demostrada. De marea similar, mediante el establecimiento de esos límites, será posible brindar protección a las comunidades litorales que no disponen de la capacidad de introducir y vigilar una zona de control de las emisiones. El Reino Unido señaló al Comité las conclusiones del Grupo científico, según las cuales los niveles de SO_x en la costa se ven afectados principalmente por el tamaño y los límites de azufre de las SECA adyacentes y no tanto por el límite global de azufre, lo que pone en duda la rentabilidad de los niveles mundiales de azufre muy bajos y especialmente los costes y las emisiones adicionales de CO₂ asociadas con el uso mundial de los destilados. El Reino Unido expresó su preocupación de que las inversiones, los costes adicionales, el incremento de las emisiones de CO₂ y la disponibilidad práctica de cantidades suficientes de combustibles destilados eran cuestionables. También existe un coste significativo tanto para las refinerías como para el sector marítimo que plantea cuestiones de beneficios netos globales. El Reino Unido cree que una solución dependiente únicamente del combustible sería un enfoque demasiado restrictivo y que no debería descartarse la opción de lograr una reducción de las emisiones mediante el uso de tecnologías alternativas. La inclusión de soluciones basadas en tecnologías alternativas aceptables podría alentar al sector a impulsar avances en la tecnología actualmente disponible y desarrollar en el futuro medios adicionales.

4.35 Un gran número de delegaciones, incluidas varias Partes en el Protocolo de 1997 (Bélgica, Croacia, Eslovenia, Estonia, Francia, Italia, Letonia, Lituania y Suecia), manifestaron su apoyo a la propuesta conjunta de Alemania, Finlandia y Noruega (también Partes) presentada en los documentos MEPC 57/4/30 y MEPC 57/4/31. Otras delegaciones, incluidas alguna Partes en el Protocolo de 1997 (Dinamarca, Grecia, Países Bajos y Polonia) manifestaron su apoyo a la propuesta en principio, pero querían que sus preocupaciones se examinaran en más detalle en el seno del Grupo de trabajo antes de adoptar una decisión definitiva.

4.36 Además, un número importante de delegaciones, incluidas varias Partes en el Protocolo de 1997 (Bahamas, España, Islas Cook, Japón, Liberia e Islas Marshall) apoyaron la propuesta presentada por el Reino Unido (también Parte) sobre la opción 3 revisada, según aparece en documento MEPC 57/4/42.

4.37 La mayoría de las delegaciones que participaron en las deliberaciones no apoyó la introducción de zonas de control de emisiones "locales" o "micro". El Comité acordó que, debido a la falta de apoyo, no consideraba apropiado volver a examinar el concepto y acordó impartir las correspondientes instrucciones al Grupo de trabajo.

4.38 El Comité consideró incluir una cláusula de revisión en las futuras reglas a fin de establecer límites globales para las emisiones de azufre, garantizando la disponibilidad comercial de una tecnología adecuada o de los combustibles requeridos, y acordó que el Grupo de trabajo examinara la cuestión durante sus deliberaciones.

4.39 El Comité acordó que se disponía de suficiente información, incluidos datos técnicos y científicos, para que el Comité aprobara las enmiendas al Anexo VI del MARPOL en el periodo de sesiones actual. Se observó que ninguna delegación abogaba por no adoptar medida alguna y el Comité decidió que en el seno del Grupo de trabajo se llevaran a cabo debates más pormenorizados a fin de que el Comité pueda adoptar una decisión definitiva basada en las conclusiones.

4.40 El Comité acordó encargar al Grupo de trabajo que ultimara una opción principal para las reglas futuras sobre azufre y MP, a fin de que el Comité adopte una decisión definitiva al respecto en el Pleno, teniendo en cuenta las observaciones formuladas en el Pleno.

Posibles reglas sobre los NO_x aplicables a los motores existentes

4.41 El Comité tomó nota de que el BLG 12 había elaborado dos opciones para las posibles reglas sobre los NO_x aplicables a los motores existentes (anteriores a 2000), que se indican en los párrafos 25 a 31 del documento MEPC 57/4/23. La primera opción se aplicaría a todos los motores, independientemente de la disponibilidad, y sometería a los buques que no pudieran cumplir las normas a alguna forma de tratamiento punitivo o de otra índole (por ejemplo, la denegación de la entrada en puerto, la prescripción de utilizar combustible destilado o alguna otra medida alternativa, como la reducción de potencia del buque). El segundo planteamiento utilizaría un "planteamiento del equipo" basado en el mercado, según el cual la norma se aplicaría solamente a los motores para los que se dispusiera comercialmente de un equipo de actualización. El Comité reconoció que también estaba la opción de no incluir en el Anexo VI del Convenio MARPOL ninguna norma relativa a los NO_x aplicable a los motores existentes.

4.42 El Comité examinó el documento MEPC 57/4/33 (Alemania y Japón), en el que se formulan observaciones sobre la gama de aplicación de la posible regla relativa a los NO_x para los motores existentes, elaborada y acordada por el BLG 12. Los coautores propusieron que la gama de aplicación de los motores existentes debería ser "para motores con una cilindrada igual o superior a 90 litros y una potencia de salida igual o superior a 5 000 kW".

4.43 El Comité examinó el documento MEPC 57/4/41 (Estados Unidos), en el que se proponen revisiones para simplificar el "planteamiento del equipo" que figura en la opción 2 del proyecto de enmiendas a la regla 13 del Anexo VI a fin de controlar las emisiones de NO_x procedentes de determinados motores construidos entre 1990 y 1999 que no se hayan modificado significativamente desde el 1 de enero de 2000.

4.44 El Comité examinó el documento MEPC 57/4/45 (Dinamarca), en el que se respalda la opción 1 para la regla sobre los NO_x aplicable a los motores existentes y un planteamiento de [30/60] litros para el cubicaje del cilindro. En el documento se formulaban también observaciones sobre la necesidad de contar con un planteamiento simplificado para certificar los motores existentes y un expediente técnico simplificado para dichos motores. Dinamarca observó que la "opción 2" ("el planteamiento del equipo") no ofrecería la reducción deseada sin el uso de incentivos económicos.

4.45 El Comité examinó el documento MEPC 57/4/47 (Comisión Europea), en el que se facilita información adicional sobre la posible regulación de los NO_x para los motores existentes. La Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM), en colaboración con la Comisión Europea, realizó un estudio sobre las modificaciones que pueden introducirse en los motores existentes para reducir las emisiones de NO_x. El estudio facilitaba una visión general de las posibles opciones tecnológicas para diferentes categorías de buques y demuestra que una parte significativa de los motores existentes podría modificarse, si bien esta medida podría presentar desventajas en cuanto al consumo de combustible y los costes de instalación/funcionamiento.

4.46 Tras un breve debate, en el transcurso del cual las delegaciones pidieron aclaraciones sobre los dos planteamientos mientras y algunas expresaron preocupación por la posible carga derivada del consumo de combustible como consecuencia de la modificación de motores existentes, el Comité acordó encargar al Grupo de trabajo que vuelva a examinar la cuestión y proporcione asesoramiento con el propósito de adoptar una decisión final.

Especificación del fueloil

4.47 El Comité tomó nota de las deliberaciones mantenidas en el BLG 12, en las que se acordó recomendar al Comité que se pusiera en contacto con la ISO a fin de invitar a esta Organización a elaborar un proyecto de especificación del combustible en el que también se incluyeran parámetros relacionados con la calidad del aire y la seguridad de los buques.

4.48 El Comité examinó el documento MEPC 57/4/37 (Noruega), en el que se formulaban observaciones sobre el documento MEPC 57/4/23 y se proponía una adición a la medida propuesta que ha de adoptar el Comité en lo que respecta a la invitación a la ISO para que elabore una especificación del fueloil con arreglo a la regla 18. Además, el documento contenía un proyecto de texto jurídico en el caso de que el Comité prefiera la opción 1 u opciones similares.

4.49 La delegación del Reino Unido, apoyada por Australia, recordó al Comité la recomendación formulada por el BLG 12 de que no debería incluirse ninguna especificación del fueloil en el Anexo VI enmendado. La elaboración de normas sobre combustibles debería ser de la sola incumbencia de la ISO. No existe justificación alguna para incluir otros parámetros aparte del azufre hasta que el Comité haya tenido la oportunidad de abordar otras propiedades de los combustibles en relación con un punto especial del programa de trabajo.

4.50 La propuesta de Noruega fue apoyada por Alemania. La India expresó la necesidad de reforzar determinados parámetros en la norma existente de la ISO.

4.51 El Comité tomó nota de la información verbal proporcionada por el observador de la ISO de que se estaba llevando a cabo actualmente una revisión sustancial de la especificación sobre el fueloil pertinente y que estaba comprometida a ayudar y apoyar a la OMI en su labor para proteger el medio marino y atmosférico al igual que acrecentar la seguridad marítima. La ISO comunicó que su Grupo de trabajo para la ISO 8217 se había restablecido para ayudar a la OMI en las necesidades de elaboración final de las normas pertinentes, basándose en las deliberaciones mantenidas en el BLG 12 en los últimos dos años.

4.52 El Comité acordó invitar a la ISO a que elaborara recomendaciones que examinara la Organización en relación con un proyecto de especificación de fueloil con orientaciones sobre los parámetros específicos relacionados con la calidad del aire, el rendimiento del motor, la seguridad del buque y la salud de la tripulación así como los valores específicos, según proceda. El Comité acordó que el Grupo de trabajo debería encargarse de determinar los parámetros que la OMI debería pedir a la ISO para incluirlos en una especificación del fueloil para uso marino, incluidos los parámetros que afectan al rendimiento del motor y la salud de la tripulación. El Comité acordó asimismo que la decisión de incluir o no una especificación del fueloil en el Anexo VI enmendado sólo podría adoptarse tras la decisión final sobre la futura regla sobre el azufre.

Informe sobre la disponibilidad a largo plazo de los halones

4.53 El Comité examinó el documento MEPC 57/4/19 (Secretaría), en el que se informa sobre el resultado de la 19ª reunión de las Partes en el Protocolo de Montreal sobre cuestiones relativas a la disponibilidad a largo plazo de los halones. Se pidió a la Organización que ayudara a la Secretaría del Ozono a investigar la cuestión de las diferencias regionales en la distribución de halones alentando a los Estados Miembros a que recopilen información sobre el número de sistemas de halones, el número de buques equipados con ellos y la cantidad total de halones instalados a bordo de buques que enarbolan su pabellón. Se alentó a los Estados Miembros a que transmitieran esta información a la Secretaría del Ozono, con el fin de utilizarla para completar la tarea que le han encomendado las Partes en el Protocolo de Montreal.

4.54 El Comité acordó que se encargara al Grupo de trabajo la elaboración de un proyecto de circular MSC-MEPC para examinarlo con miras a su aprobación y que lo remitiera al Comité de Seguridad Marítima para que éste lo examinara y adoptara la decisión correspondiente.

Constitución del Grupo de trabajo sobre la contaminación atmosférica

4.55 El Comité recordó que el MEPC 56 había acordado, en principio, volver a constituir el Grupo de trabajo sobre la contaminación atmosférica en el presente periodo de sesiones, y volvió a constituirlo bajo la presidencia del Sr. Bryan Wood-Thomas (Estados Unidos), asignándole el siguiente mandato:

"Teniendo en cuenta los documentos presentados por los Miembros y las observaciones formuladas en el Pleno, se encarga al Grupo de trabajo sobre la contaminación atmosférica que:

- .1 ultime el proyecto de enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL basándose en el anexo 1 del documento MEPC 57/4/23, incluida la ultimación de la opción principal para las futuras reglas sobre azufre y MP;

- .2 ultime el proyecto de enmiendas al Código Técnico sobre los NO_x, incluida una certificación simplificada para los motores existentes (anteriores a 2000) basándose en el documento MEPC 57/4/23/Add.1;
- .3 determine los parámetros relacionados con la calidad del aire y la seguridad de los buques así como los parámetros que afecten el rendimiento del motor y la salud de la tripulación. La OMI debería pedir a la ISO que los incluya en las futuras especificaciones del fueloil para usos marinos;
- .4 considerar si el proyecto de procedimiento para verificar el contenido de azufre en el combustible acordado por el BLG 12 también podría utilizarse como orientación en el periodo provisional antes de que las enmiendas entren en vigor y si ello podría lograrse mediante una interpretación unificada o de otro modo;
- .5 asesorar sobre la revocación de las circulares MEPC/Circ.473 y MEPC.1/Circ.540 en las que figuran las interpretaciones unificadas para el Anexo VI del Convenio MARPOL y el Código Técnico sobre los NO_x;
- .6 elaborar un proyecto de circular MSC-MEPC sobre la disminución de la disponibilidad de los halones para usos marinos; y
- .7 ultimar las directrices revisadas relativas a los sistemas de limpieza de los gases de escape, incluidos los criterios para la descarga del agua de lavado de dichos sistemas, con miras a que las adopte el Comité mediante una resolución MEPC."

Informe del Grupo de trabajo sobre el Anexo VI y el Código Técnico sobre los NO_x

4.56 Al presentar el informe del Grupo de trabajo (MEPC 57/WP.7), el Presidente del Grupo, Sr. Bryan Wood-Thomas, resaltó el hecho de que el Grupo había podido llegar a un acuerdo en todas las cuestiones principales relativas a la revisión del Anexo VI del Convenio MARPOL. Esto era extraordinario ya que muchas de las cuestiones eran sumamente polémicas y había muy diversas opiniones sobre qué opciones y qué limitaciones específicas eran adecuadas a la luz de los riesgos pertinentes para la salud humana y el medio ambiente. El Sr. Wood-Thomas resumió las conclusiones más destacadas del Grupo de trabajo según se indican a continuación:

- .1 por lo que respecta a los motores existentes, se llegó a un acuerdo sobre la aplicación de la norma de nivel I sobre los NO_x a los motores diesel marinos con una potencia de 5000 kW y una cilindrada de 90 litros. Esta prescripción se aplicaría a todos los motores instalados en buques construidos entre 1990 y 1999 y sólo a los motores para los que se disponía de un sistema aprobado. El Grupo también acordó introducir gradualmente esta prescripción 12 meses después del primer reconocimiento de renovación tras la certificación y la disponibilidad comercial de un sistema aprobado;
- .2 el Grupo de trabajo también se mostró de acuerdo con una exención a la norma de nivel III sobre los NO_x para los buques de eslora inferior a 24 m que se utilicen únicamente con fines de recreo y los buques pequeños con una potencia de propulsión inferior a 750 kW;

- .3 por lo que respecta a las emisiones de SO_x y MP, el Grupo llevó a cabo un extenso debate sobre las distintas propuestas presentadas al Comité. El Sr. Wood-Thomas se complacía en informar que se había llegado a un acuerdo unánime sobre el futuro de las reglas relativas a los SO_x y la MP y que el texto propuesto no incluía ningún corchete. El acuerdo fue el siguiente:

Mundial

- .1 1 de enero de 2012 – límite mundial del contenido de azufre - 3,50%;
- .2 1 de enero de 2020 – límite mundial del contenido de azufre - 0,50%;
- .3 el límite mundial del contenido de azufre del 0,50% estará sujeto a un examen que se llevará a cabo en 2018 y en el caso de que este examen llegue a una conclusión negativa, la fecha en que surta efecto sería por defecto el 1 de enero de 2025;

Zonas de control de emisiones (ECA):

- .4 1 de marzo de 2010 – límite del contenido de azufre dentro de una ECA – 1,00%;
- .5 1 de enero de 2015 – límite del contenido de azufre dentro de una ECA – 0,10%; y

Equivalentes

- .6 la utilización de sistemas de limpieza de los gases de escape así como de otras tecnologías o combustibles alternativos está permitida para cumplir los límites del contenido de azufre;
- .4 el texto relativo a los sistemas de limpieza de los gases de escape en el actual Anexo VI se suprimió de la regla 14 con el entendimiento de que dichos sistemas estarán permitidos como función de la regla 4 enmendada relativa a los equivalentes. También se aclaró en el Grupo de trabajo que los dispositivos de limpieza de los gases de escape podrían utilizarse como un medio alternativo para cumplir cualesquiera de los límites especificados en la regla 14, incluido el límite máximo mundial actual de 4,50%;
- .5 cada una de las respectivas limitaciones, años y otros elementos se acordaron como resultado de numerosos compromisos realizados por todas las Partes interesadas y, por tanto, la modificación del "conjunto" podría llevar a deshacer el conjunto acordado en el Grupo de trabajo;
- .6 varias delegaciones habían manifestado su interés por hacer menos estrictos los criterios aplicables a la designación de zonas de control de emisiones. Aunque se manifestó preocupación al respecto, se acordó que las propuestas relativas a hacer menos estrictos los criterios que figuran en el apéndice 3 del Anexo VI del Convenio MARPOL deberían someterse al examen del MEPC 58;

- .7 por lo que respecta al proyecto de directrices revisadas relativas a los sistemas de limpieza de los gases de escape y los criterios de descarga del agua de lavado de dichos sistemas, el Grupo acordó recomendar que el Comité adoptara las directrices revisadas e incluyera los criterios de descarga del agua de lavado con carácter provisional. Los criterios de descarga del agua de lavado deberían remitirse al GESAMP para que los examine y formule observaciones al respecto. Los criterios deberían revisarse en el futuro a medida de que se disponga más datos sobre el contenido de la descarga y sus repercusiones, teniendo en cuenta el asesoramiento proporcionado por el GESAMP;
- .8 el Grupo también acordó una lista indicativa de características del fueloil que se remitirá a la ISO invitándole a que formule recomendaciones sobre las características específicas y los valores límite que puedan ser adecuados para elaborar una especificación de calidad del combustible destinada a abordar la calidad del aire, la seguridad del buque, el rendimiento del motor y la salud de la tripulación;
- .9 otras de las cuestiones tratadas por el Grupo de trabajo y sobre la cuales éste llegó a un acuerdo incluyen el texto revisado relativo a las instalaciones de recepción, las directrices para la elaboración de un plan de gestión de los COV para los buques tanque, un proyecto de circular MEPC sobre interpretaciones unificadas relativas a la verificación del contenido de azufre en el combustible y el fueloil y un proyecto de circular MSC-MEPC sobre la disminución de la disponibilidad de los halones para usos marinos;
- .10 el Grupo de trabajo llevó a cabo un extenso examen de las reglas del Anexo VI revisado y del Código Técnico sobre los NO_x.

4.57 El Sr. Wood-Thomas hizo hincapié en que el Grupo había llegado a un acuerdo unánime sobre un texto que no incluía ningún corchete. Dijo que en circunstancias normales se abstendría de sugerir la importancia que tienen las medidas que el Comité va a adoptar. No obstante, estaba convencido de que sería injusto no resaltar la importancia de los resultados. Las normas revisadas presentadas en el texto enmendado representaban un espectacular paso adelante para establecer normas que respondían a los considerables problemas de la calidad del aire comunes a muchas zonas del mundo. Consciente de que existían importantes incertidumbres en el mercado del combustible mundial, el Sr. Wood-Thomas se refirió a la declaración hecha por IPIECA en el Grupo de trabajo (párrafo 7.18 del documento MEPC 57/WP.7). Mientras era consciente de que esta incertidumbre y la posibilidad de que algunos cuestionaran el hecho de que el Grupo haya encontrado la mejor solución entre las distintas variaciones posibles, las normas acordadas no eran el mínimo común denominador sino que eran normas que aplicaban límites estrictos y la utilización de tecnología y tratamiento avanzadas que, una vez implantadas, permitiría reducir de manera considerable las emisiones procedentes de los buques. El Grupo había llegado a esta postura tras la infatigable labor de muchas personas y manifestó su agradecimiento a todos los miembros del Grupo de trabajo, dando especialmente las gracias al Sr. Simon Brown y a la Sra. Lindy Johnson, así como al Sr. Eivind Vagslid y a la Sra. Lucy Essuman de la Secretaría de la OMI, por sus extraordinarios esfuerzos que habían permitido al Grupo ultimar el tratado enmendado que se presentaba ahora al Comité para que lo examinara. El Sr. Wood-Thomas, en nombre del Grupo de trabajo, recomendó al Comité que apoyara el proyecto de enmiendas para su distribución y su adopción definitiva en el MEPC 58 en octubre.

4.58 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo, el Comité lo aprobó en general y, en particular:

- .1 examinó las Directrices revisadas relativas a los sistemas de limpieza de los gases de escape, incluidos los criterios provisionales para la descarga del agua de lavado de dichos sistemas, y las adoptó mediante la resolución MEPC.170(57), que figuran en el anexo 4;
- .2 convino en remitir los criterios provisionales para la descarga del agua de lavado, que figuran en la sección 10 de las Directrices revisadas relativas a los sistemas de los gases de escape, al GESAMP para que los examine y formule observaciones;
- .3 aprobó el proyecto de circular MSC–MEPC sobre la disminución de la disponibilidad de los halones (MEPC 57/WP.10, anexo 5) y convino en remitirlo al Comité de Seguridad Marítima para que la examine y adopte la misma decisión concurrente con miras a distribuir la circular;
- .4 aprobó, para que se distribuya con miras a su adopción en su próximo periodo de sesiones, el proyecto de enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL que figura en el anexo 5;
- .5 tomó nota de las deliberaciones sobre la eficacia respecto de los costos y la prevención de costos excesivos en la adaptación de los motores anteriores a 2000, y la fórmula elaborada por el Grupo de trabajo a ese respecto;
- .6 tomó nota de las deliberaciones sobre una posible relajación de los criterios para designar zonas de control de las emisiones y de que el Grupo de trabajo había convenido en que los interesados en la relajación de los criterios actuales deberían presentar una propuesta para examen al MEPC 58;
- .7 aprobó, para que se distribuya con miras a su adopción en su próximo periodo de sesiones, el proyecto de enmiendas al Código Técnico sobre los NO_x, que figura en el anexo 6;
- .8 tomó nota de los posibles problemas relacionados con los distintos métodos de cálculo de las dos ediciones del Código Técnico sobre los NO_x (1997 y 2008) y de las recomendaciones acordadas por el Grupo de trabajo para evitar tales problemas;
- .9 tomó nota de que el Grupo de trabajo había determinado que se necesitaban orientaciones sobre la forma en que se debería tratar el agua –aparte de la humedad atmosférica y del agua generada por la combustión del contenido de hidrógeno del combustible– y también la necesidad de abordar las exigencias de cálculo para las unidades de reducción catalítica selectiva u otros dispositivos para la disminución de los NO_x;

- .10 pidió a la Secretaría que se asegurara de que se incorporaban todos los cambios y cuestiones de formato relacionados con el Anexo VI revisado del Convenio MARPOL y el Código Técnico sobre los NO_x revisado aprobados por el Comité antes de presentar ambos textos al MEPC 58 para su adopción;
- .11 aceptó el proyecto de directrices para la elaboración de un plan de gestión de los COV (MEPC 57/WP.7, anexo 7) para su adopción por el MEPC 58;
- .12 aceptó pedir a la ISO que considerara los parámetros identificados relacionados con la calidad del aire, la seguridad de los buques, el rendimiento de los motores y la salud de la tripulación, y que formulara recomendaciones para que las examine el Comité;
- .13 pidió a la Secretaría que invitara a la ISO, en colaboración con otras organizaciones internacionales pertinentes, a que considerara la posibilidad de elaborar una especificación de fueloil que aborde la calidad del aire, la seguridad de los buques, el rendimiento de los motores y la salud de la tripulación, y a que formulara recomendaciones para que el Comité las examine en un futuro y si es posible, informe al MEPC 58;
- .14 aprobó el proyecto de circular MEPC que contiene interpretaciones unificadas sobre la verificación del contenido de azufre en el fueloil (MEPC 57/WP.7, anexo 4), y pidió a la Secretaría que la publicara como circular MEPC.1/Circ.614;
- .15 tomó nota de que, debido a la escasez de tiempo y teniendo en cuenta que no se trataba de un asunto urgente, el Grupo de trabajo no examinó si debían revocarse las circulares MEPC/Circ.473 y MEPC.1/Circ.540 que contienen interpretaciones unificadas del Anexo VI actual del Convenio MARPOL y del Código Técnico sobre los NO_x, y convino en que este asunto se examinaría en el MEPC 58.

4.59 La delegación de Singapur agradeció, en nombre de los participantes, al Presidente del Grupo de trabajo, Sr. Bryan Wood-Thomas por su intensa labor, sus firmes dotes de liderazgo, su transparencia y su habilidad para escuchar las preocupaciones manifestadas por los Estados y las organizaciones del sector que tienen distintos puntos de vista y tomar medidas al respecto, y sus extraordinarias dotes para encontrar elementos comunes a fin de alcanzar una solución definitiva, acordada por consenso, y sin dejar un solo corchete en el texto. Singapur indicó que se habían examinado todos los aspectos y que el Grupo de trabajo había llevado a cabo un debate completo de las opciones y propuestas presentadas. Singapur era consciente de que quedaban aún algunos detalles que el MEPC debía examinar e instó a todas las Partes a que examinaran detenidamente el texto aprobado para su adopción definitiva en el próximo periodo de sesiones.

4.60 La delegación de Grecia, respaldada por la de Ucrania, observó que la cuestión de la rentabilidad de la modernización de motores existentes, y la fórmula elaborada por el Grupo de trabajo para ello, se volverían a examinar en el MEPC 58. La delegación de Grecia reiteró que los Estados Miembros y los observadores deberían presentar contribuciones adecuadas de los fabricantes de motores a fin de que pueda evaluarse la viabilidad y el coste estimado de esta modernización de los motores existentes.

4.61 La ITF, respaldada por la OIT, manifestó su agradecimiento por la inclusión de factores asociados con la salud de la tripulación en la solicitud hecha a la ISO sobre los parámetros que deben considerarse en futuras especificaciones de fueloil, pero manifestó su preocupación de que la ISO no contaba con los conocimientos necesarios para llevar a cabo esta labor, y recomendó que también se incluyera a otros organismos de las Naciones Unidas u organizaciones internacionales con conocimientos específicos en salud humana y condiciones de trabajo, por ejemplo, la OMS y la OIT. El Comité acordó pedir a la Secretaría que incluyera una referencia a otras organizaciones pertinentes que dispongan de conocimientos especiales en relación con la salud humana, a petición de la ISO.

4.62 La delegación de Eslovenia, que tomó la palabra en su calidad de Presidente de la Unión Europea, tras mantener consultas con la Comisión Europea y con los Estados Miembros de la Unión Europea, felicitó con entusiasmo a la comunidad de la OMI, es decir, a todos los Estados Miembros, los observadores, la Secretaría de la OMI y el Secretario General personalmente, por este fantástico logro. Las medidas aprobadas por el Comité permitirían reducir considerablemente y rápidamente la contaminación atmosférica causada por los buques, y ofrecer beneficios para el medio ambiente y los seres humanos en el mundo entero. En particular, la delegación de Eslovenia reconoció y agradeció en gran medida la colaboración y flexibilidad que habían demostrado todos los Estados Miembros y los observadores involucrados, lo que había permitido a la OMI llegar a esta decisión tan importante. Esto demostraba claramente que la OMI era capaz de tomar decisiones importantes y difíciles para proteger el medio ambiente. Eslovenia esperaba que se mantuviera este espíritu en todas las demás cuestiones relacionadas con el medio ambiente, lo que llevaría a obtener resultados positivos similares en las cuestiones de los gases de efectos invernadero y el reciclaje de buques en 2009, así como en otras cuestiones.

CUESTIONES RELACIONADAS CON LAS EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO PROCEDENTES DE LOS BUQUES

4.63 El Comité recordó que en su 56º periodo de sesiones:

- .1 constituyó un grupo de trabajo por correspondencia interperiodos sobre cuestiones relacionadas con los gases de efecto invernadero, coordinado por Australia y los Países Bajos, y le encargó que examinara posibles planteamientos sobre las medidas técnicas, operacionales y de mercado para controlar las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques y presentar un informe al MEPC 57;
- .2 alentó a Estados Miembros y observadores a que formulen propuestas concretas y prácticas sobre mecanismos técnicos, operacionales y de mercado para controlar las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo internacional;
- .3 aprobó el mandato para la actualización del Estudio de la OMI sobre las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques, 2000, y encargó a la Secretaría que inicie la actualización del Estudio con arreglo al mandato, incluida la constitución de una comisión coordinadora para prestar asistencia a la Secretaría;

- .4 acordó alentar a Estados Miembros y observadores a que contribuyan en la financiación de la actualización del Estudio de la OMI sobre las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques, 2000; y
- .5 acordó establecer un módulo sobre emisiones de gases de efecto invernadero en el GISIS y aprobó el formato de módulo, según figura en su informe (MEPC 56/23, párrafo 4.67).

4.64 El Comité acordó que, al haber recibido 24 documentos sobre cuestiones relacionadas con las emisiones de gases de efecto invernadero (incluidos los documentos de información) en relación con el presente punto del orden del día, sólo los documentos básicos deberían ser objeto de una breve introducción ante el Pleno, mientras que el resto de los documentos deberían someterse al examen del Grupo de trabajo sobre emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques, que se iba a constituir. Las deliberaciones del Pleno, por lo tanto, tienen el propósito de alcanzar acuerdos sobre principios básicos y preparar el mandato para el Grupo de trabajo.

4.65 Al comienzo del debate, el Secretario General subrayó la necesidad de que la Organización y la comunidad marítima en general actúen de manera concertada en el marco de iniciativas internacionales más amplias y contribuyan a las mismas con la finalidad de adoptar prontamente medidas decisivas para combatir el cambio climático con arreglo al proceso de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) y abordar de modo anticipado los principios y objetivos establecidos en la denominada "hoja de ruta de Bali" con una genuina preocupación por el entorno atmosférico. El Secretario General subrayó que era importante que el Comité haga lo posible para que la comunidad internacional entienda adecuadamente las complejas dificultades que supone limitar y controlar las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo. Añadió que también era importante que la OMI demuestre dotes de liderazgo, no sólo avanzando a la par del proceso de la CMNUCC, sino incluso adelantándose al mismo. El Secretario General definió un posible modo de proceder para lograr esos objetivos. En su opinión, el Comité necesita realizar considerables avances en el presente periodo de sesiones, llegando a un acuerdo sobre principios clave, a fin de que los resultados se puedan dar a conocer a los órganos auxiliares de la CMNUCC, que tienen previsto reunirse en junio de 2008. Posteriormente, y partiendo de los resultados del MEPC 58, será necesario preparar un informe general que se remitirá a la Conferencia de las Partes en la CMNUCC, que se prevé celebrar en Poznan (Polonia) en diciembre de 2008, y finalmente, basándose en la ultimación de la labor sobre emisiones de gases de efecto invernadero durante el MEPC 59, en julio de 2009, podría aprobarse un documento que establezca la postura de la OMI a fin de demostrar a la Conferencia de Partes en la CMNUCC, que se celebrará en Copenhague en diciembre 2009, que existirá un régimen satisfactorio para limitar o reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del combustible para usos marinos, gracias a los enérgicos esfuerzos de la OMI a iniciativa de la comunidad marítima. El Secretario General opina que este resultado positivo haría innecesario todo llamamiento para que se tomen medidas fuera de la Organización a nivel regional o unilateral.

Informe del Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos y ponencias conexas

4.66 La delegación de los Países Bajos, al presentar el informe del Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos sobre las cuestiones relacionadas con los gases de efecto invernadero (MEPC 57/4/5, MEPC 57/4/5/Add.1 y MEPC 57/INF.15), informó al Comité que el Grupo de trabajo, siguiendo las instrucciones que se le impartieron, había analizado posibles planteamientos sobre las medidas técnicas, operacionales y de mercado para tratar las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques.

4.67 En general, el Grupo de trabajo por correspondencia acordó que la OMI debería tener un papel dirigente en lo que respecta a abordar la cuestión de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo internacional, y que debería realizar una labor anticipatoria y orientada hacia el futuro, y reconocer el papel complementario de las medidas técnicas, operacionales y de mercado. Además, el Grupo de trabajo por correspondencia reconoció que debe estimularse la cooperación multilateral y que la OMI debería trabajar estrechamente con otros organismos pertinentes de Naciones Unidas.

4.68 En lo que se refiere a los enfoques nacionales, regionales e internacionales, algunos de los miembros del Grupo de trabajo por correspondencia expresaron opiniones divergentes, en particular:

- .1 si debería aplicarse mundialmente el "trato no más favorable" o el principio de "neutralidad de abanderamiento" con el fin de evitar la distorsión del mercado;
- .2 la posibilidad de que si no se adopta un enfoque mundial podrían surgir otros regímenes regionales o nacionales;
- .3 determinar si las medidas que adopte la OMI sólo se aplicarán a las Partes del Anexo I en la CMNNUCC y su Protocolo de Kyoto, teniendo en cuenta el principio general de "responsabilidad común, pero diferenciada"; y
- .4 si el transporte marítimo podría incluirse en la categoría de mecanismo de desarrollo limpio.

4.69 Entre las observaciones generales expresadas en el seno del Grupo de trabajo por correspondencia sobre las posibles medidas que sería necesario adoptar se mencionó que todas las medidas deberían ser debidamente proyectadas, eficaces y efectivas y se planteó si debían estar basadas en los objetivos. En lo que se refiere a las medidas voluntarias propuestas, se señaló que como medidas aisladas no resultarían en resultados inmediatos y tangibles. Debido a la falta de tiempo no pudo tratarse en detalle la posible clasificación de medidas según las aplicables a "buques nuevos" y a "buques existentes". Se necesitará más tiempo para examinar esas cuestiones, en particular, el alcance de una medida propuesta para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de buques nuevos, y modos para abordar el perfeccionamiento técnico de los buques existentes.

4.70 En el informe del Grupo de trabajo por correspondencia se distingue entre opciones de reducción a corto y a más largo plazo, y se proporciona un resumen de cada una, describiéndose sus ventajas y sus desventajas, según figura en el documento MEPC 57/4/5.

4.71 Al examinar los próximos pasos que han de tomarse en relación con el informe del Grupo de trabajo por correspondencia, algunos miembros consideraron que debería remitirse al Comité, de conformidad con el plan de trabajo acordado (MEPC 55/23, anexo 9) y que el Comité podría pedir al Grupo de trabajo por correspondencia que continúe su labor, según se juzgue necesario. Otros miembros sugirieron que el Comité, en el presente periodo de sesiones, quizá decida adoptar un enfoque por etapas, y pida al Grupo de trabajo por correspondencia que prosiga su labor del siguiente modo: 1) estableciendo prioridades para las opciones a corto plazo prácticas; 2) elaborando en más detalle las opciones a más largo plazo, 3) examinando el nivel apropiado de reducciones que debe alcanzarse y (4) abordando los aspectos jurídicos de la introducción y ejecución de estas medidas.

4.72 El Comité agradeció a las delegaciones de Australia y de los Países Bajos y a todos los miembros de los Grupos de trabajo por correspondencia la presentación de un informe detallado, bien estructurado e informativo.

4.73 El Comité examinó las opiniones generales de Dinamarca, Islas Marshall, BIMCO, ICS, INTERCARGO, INTERTANKO y OCIMF (MEPC 57/4/2) sobre la cuestión de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo internacional, y alentó a la OMI a que adopte un papel de liderazgo y tome prontas medidas sobre esta cuestión. Los coautores propusieron también que cualquier futura normativa de la OMI a este respecto debería basarse en los siguientes principios fundamentales y que, por consiguiente, un futuro marco de referencia de la OMI coherente y exhaustivo debería:

- .1 contribuir eficazmente a la reducción de las emisiones totales de gases de efecto invernadero a escala mundial;
- .2 ser vinculante y aplicable igualmente a todos los Estados de abanderamiento a fin de evitar incumplimientos;
- .3 ser rentable;
- .4 poder limitar, o al menos reducir al mínimo de forma eficaz, la distorsión de la competencia;
- .5 basarse en el desarrollo sostenible y ecológico sin perjuicio para el crecimiento y el comercio mundial;
- .6 partir de un enfoque basado en objetivos, sin prescribir métodos específicos;
- .7 promover y facilitar los avances tecnológicos, así como la investigación y el desarrollo en todo el sector del transporte marítimo;
- .8 favorecer la aplicación de las tecnologías punteras para mejorar el rendimiento energético; y
- .9 ser práctico, transparente, exento de fraude y fácil de administrar.

4.74 El Comité reconoció la importancia de elaborar principios fundamentales como base para las reglas futuras sobre las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques. Pese a que algunas delegaciones prefirieron que las medidas que adopte la OMI sólo se apliquen a las Partes del Anexo I en la CMNUCC y su Protocolo de Kyoto, de conformidad con el principio de "responsabilidad común pero diferenciada", la abrumadora mayoría de las delegaciones que participaron apoyó los principios que figuran en el párrafo anterior.

4.75 Tras haber escuchado cuidadosamente las distintas observaciones y, especialmente, la intervención que abogaba por concentrarse en las reglas que se ocupan del propio buque, que es habitual en la práctica de la OMI, el Presidente, en un intento de lograr un acuerdo, ofreció modificar el párrafo.2 del siguiente modo:

"ser vinculante y aplicable igualmente a todos los *buques* a fin de evitar incumplimientos".

4.76 La propuesta del Presidente no fue aceptada por las delegaciones que no apoyaban el principio .2.

4.77 En consecuencia, el Comité acordó por mayoría abrumadora que esos principios se tomen como referencia para llevar a cabo más debates sobre la cuestión de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo internacional, y también para reflexionar cuando la naturaleza y la forma de las medidas se hayan aclarado.

Declaración de la delegación de China

4.78 La delegación de China manifestó la esperanza de que la OMI realice la debida contribución a la cuestión del cambio climático mundial con arreglo al principio de "responsabilidad común pero diferenciada" de conformidad con la CMNUCC y el Protocolo de Kyoto. Dicha delegación lamentó que el Comité haya adoptado los principios enumerados en el párrafo 4.73 anterior como punto de partida para los próximos debates, ya que éstos no fueron objeto de un examen minucioso. Además, tales principios van más allá del ámbito de la labor del MEPC autorizada por la OMI y deberían enmendarse sustancialmente para mantenerse dentro de este ámbito. La China se reserva su postura sobre estos principios.

Declaración de la delegación de la India

4.79 La delegación de la India propuso con espíritu de compromiso y para lograr el consenso, enmendar el primer principio del párrafo 4.73 de modo que diga: "contribuir eficazmente a la reducción de las emisiones totales de gases de efecto invernadero *procedentes de los buques*". Además, la delegación sugirió que el segundo principio, el principio en el párrafo 11.2 ("ser vinculante y aplicable igualmente a todos los Estados de abanderamiento a fin de evitar incumplimientos") debería suprimirse, mientras que los otros siete principios eran aceptables. Se recordaron al Comité acuerdos anteriores y la India opinó que todo marco de la OMI sobre reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo debería:

- .1 tener una visión compartida de medidas de cooperación a largo plazo, incluido un objetivo mundial a largo plazo para las reducciones de las emisiones: contribuir de manera equitativa al objetivo fundamental de la CMNUCC, de conformidad con sus disposiciones, en particular el principio de las "responsabilidades comunes pero diferenciadas" y de las respectivas capacidades, y tener en cuenta las condiciones sociales y económicas y otros factores pertinentes; y

- .2 reconocer la contribución del sector marítimo a los cuatro componentes fundamentales del Plan de acción de Bali sobre el cambio climático, a saber, la mitigación, la adaptación, la transferencia de tecnología, y los aspectos relacionados con la financiación y las inversiones.

4.80 Las delegaciones de Barbados, Brasil, Sudáfrica y Venezuela compartieron la inquietud de China e manifestaron su apoyo a la posición adoptada por la India. Brasil también se reservó su postura con respecto a los principios que figuran en el párrafo 4.73 anterior, igual que China.

Observaciones del Secretario General

4.81 En su intervención, el Secretario General hizo referencia a su discurso inaugural cuando subrayó que el Comité debería, dentro de los plazos ya acordados o los que se acordaran en el futuro, deliberar a fondo sobre los asuntos que se presentan de modo que, al final, se puedan adoptar decisiones equilibradas, un enfoque que sólo la OMI, con su conjunto de miembros procedentes de todo el mundo y su mandato mundial puede aplicar a una cuestión de dimensiones mundiales. Alentó al Comité a aprovechar la ocasión que brinda el periodo de sesiones para utilizar plenamente la contribución de los expertos presentes en él a fin de encontrar soluciones y medidas que contribuirán a los esfuerzos que se realizan en todo el mundo para limitar y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. El Secretario General no ve ningún conflicto entre los principios recomendados en el documento MEPC 57/4/2 y los consagrados en el artículo 2.2 del Protocolo de Kyoto. Su evaluación se basa en la premisa de que los esfuerzos tanto de las Partes en la CMNUCC como los del Comité tienen el propósito de incrementar la protección del medio ambiente y, mientras que el Protocolo de Kyoto busca la eliminación o reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero mediante, según la OMI, la sola acción de las Partes incluidas en el Anexo I de dicho Protocolo, las propuestas que figuran en el documento citado se orientan a una aplicación mundial. El Secretario General opinaba que el Comité debería abordar la cuestión desde el punto de vista de su mandato y competencia mundiales y que, a tal efecto, considera útil la propuesta de Singapur de sustituir en el párrafo 4.73.2 la expresión "Estados de abanderamiento" por "buques". Se preguntaba qué servicio se estaría prestando al medio ambiente si se exigiera la aplicación de las medidas para eliminar o reducir las emisiones de gases de efecto invernadero a un país desarrollado con un número limitado de buques (tal vez de 5 a 50) mientras que países en desarrollo con una extensa flota bajo su pabellón (hasta 6 000 buques), una situación que es actualmente habitual en el sector marítimo, no estuviesen obligados a cumplir las mismas medidas.

4.82 El Comité observó de que las nuevas declaraciones no cambiaban el equilibrio del debate y reconfirmó su decisión, según figura en el párrafo 4.77 anterior.

4.83 El Comité acordó que el informe del Grupo de trabajo por correspondencia debía volverse a someter al examen del Grupo de trabajo.

4.84 El Comité examinó las propuestas presentadas por ICS, BIMCO, CESA, IACS, INTERCARGO, INTERTANKO y OCIMF (MEPC 57/4/8) para aplicar un enfoque multisectorial basado en objetivos para la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de buques nuevos, que suponían que las opciones para aumentar la eficacia de los buques nuevos son distintas de las medidas aplicables a los buques existentes, y que el aumento del rendimiento de las futuras generaciones de buques sólo podrá medirse por "unidad" y no por "flota".

4.85 El Comité también examinó las propuestas presentadas por ICS, BIMCO, IACS, INTERCARGO, INTERTANKO y OCIMF (MEPC 57/4/9) para aplicar un enfoque multisectorial basado en objetivos a fin de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques existentes. En el documento se informa del resultado de la reunión celebrada por dichas partes sobre opciones para reducir los gases de efecto invernadero procedentes de los buques existentes, en la que llegaron a la conclusión de que era imposible elaborar medidas que puedan aplicarse en todas las circunstancias y en todos los buques.

4.86 Las dos propuestas anteriores se sometieron nuevamente al examen del Grupo de trabajo.

4.87 El Comité examinó una propuesta presentada por los Estados Unidos (MEPC 57/4/17) según la cual el Comité debería analizar y debatir las opciones presentadas en el informe del Grupo de trabajo por correspondencia, pero sin prejuzgar resultado alguno ni alejarse del calendario de los debates acordados en el plan de trabajo durante el MEPC 55. El Comité acordó revisar esta propuesta junto con la del Secretario General para acelerar la labor de la OMI sobre la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques (MEPC 57/4/7) (véase el párrafo 4.99 más abajo).

4.88 El Comité tomó nota de los siguientes cuatro documentos:

- .1 documento MEPC 57/INF.3 presentado por Suecia, sobre un estudio de comercialización de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en el sector del transporte, llevado a cabo por el Instituto de investigaciones ambientales de Suecia (IVL);
- .2 documento MEPC 57/INF.11 presentado por Noruega, sobre un estudio de viabilidad para el uso de biocombustibles en la flota nacional de Noruega; y
- .3 documentos MEPC 57/4/21 y MEPC 57/INF.21 presentados por Noruega, sobre un estudio para evaluar los diversos sistemas aplicables al control de las emisiones de CO₂ procedentes de los buques.

Propuesta para establecer un índice obligatorio de emisión de CO₂ para proyectos de buques nuevos

4.89 El Comité examinó las propuestas presentadas por Dinamarca, Islas Marshall, BIMCO, ICS, INTERCARGO, INTERTANKO y la OCIMF (MEPC 57/4/3) para elaborar un índice de emisión de CO₂ obligatorio para proyectos de buques nuevos con objeto de crear un fuerte incentivo. Dicho índice solamente reflejaría los aspectos técnicos, a saber, la optimización de los motores, casco y hélices o el uso de combustibles no fósiles, y **no** los aspectos operacionales o comerciales. Cualquier índice de CO₂ para buques nuevos debería satisfacer los siguientes requisitos básicos: 1) abordar las medidas técnicas pertinentes; 2) su utilización debería ser sencilla, 3) ser sistemático (para evitar la interpretación de resultados), y 4) basarse en una metodología generalmente aceptada.

4.90 La delegación de Japón apoyó esas propuestas e indicó que el índice de emisión de CO₂ obligatorio para proyectos de buques nuevos sería un elemento esencial en el conjunto de medidas de la OMI pendiente de aprobación.

4.91 El Comité remitió los siguientes documentos al Grupo de trabajo para que los examinara, ya que en ellos se formulaban observaciones, a un nivel más técnico, sobre las propuestas que figuran en el documento MEPC 57/4/3:

- .1 documentos MEPC 57/4/11 y MEPC 57/4/12 presentados por el Japón, en los que se propone elaborar un índice para las emisiones de CO₂ por capacidad unitaria de transporte marítimo en condiciones operacionales reales, además del marco de trabajo para elaborar dicho índice;
- .2 documento MEPC 57/4/22 presentado por las Islas Marshall, en el que se informa de las pruebas adicionales efectuadas para aplicar los índices de emisión de CO₂ a los buques portacontenedores específicamente, tanto para proporcionar una nueva contribución en relación con esta clase de buques, como para evaluar la viabilidad y la exactitud de los diferentes enfoques en cuanto a la "masa de la carga"; y
- .3 documento MEPC 57/INF.12 presentado por Dinamarca, en el que se proporciona información sobre su propuesta de índice de emisión de CO₂ obligatorio para buques nuevos (MEPC 57/4/3) recogida en un estudio encargado por Det Norske Veritas (DNV).

Propuestas de medidas a corto plazo prioritarias, incluida una tasa sobre los combustibles marinos

4.92 El Comité consideró una propuesta presentada por Dinamarca (MEPC 57/4/4) para establecer una tasa sobre los combustibles marinos a nivel mundial a fin de lograr reducciones de las emisiones de los gases de efecto invernadero. Conforme a este plan, todos los buques dedicados a viajes internacionales estarán sujetos a una tasa sobre el combustible, fijada a nivel de coste por tonelada de combustible cargado. Una vez que el plan haya entrado en vigor, podrá obtenerse una línea de base del combustible utilizado y de las emisiones de CO₂. El documento conexo, MEPC 57/INF.13, también presentado por Dinamarca, en el que se debatía y evaluaba en un nivel preliminar una tasa sobre los combustibles marinos a nivel mundial, y se evaluaban el impacto y posibles efectos en función de criterios de evaluación pertinentes, se remitió al Grupo de trabajo junto con el documento MEPC 57/4/4.

4.93 Todas las delegaciones que tomaron la palabra indicaron que las sugerencias formuladas en los dos documentos anteriores tenían ventajas y debían explorarse en más detalle. En el debate inicial, se plantearon las siguientes cuestiones:

- .1 debería utilizarse la experiencia obtenida con el régimen de comercialización de derechos de emisión en virtud del Protocolo de Kyoto y debería pedirse a la Secretaría de la CMNUCC que analizara las propuestas presentadas en el presente periodo de sesiones y asesorar al Comité;
- .2 el régimen de comercialización de derechos podría funcionar a nivel nacional o regional, pero también a nivel mundial;
- .3 el régimen de comercialización de derechos de emisión sólo debería examinarse junto con un objetivo global de reducción de las emisiones procedentes de los buques, por ejemplo, por tonelada/milla y estimular la eficiencia energética; y

- .4 debería considerarse el modo de gestionar una tasa sobre los combustibles marinos a nivel mundial y distribuir los beneficios entre los países en desarrollo y desarrollados.

4.94 El Comité acordó remitir al Grupo de trabajo las medidas a corto plazo propuestas con prioridad, para que las vuelva a examinar.

4.95 El Comité también tomó nota de las propuestas presentadas por la FOEI (MEPC 57/4/10), en las que se insta al Comité a adoptar y comenzar a implantar un plan obligatorio de reducción de los gases de efecto invernadero para fines de 2008 a más tardar y se propone dar prioridad a las medidas a corto plazo del plan, incluida la reducción de la velocidad del buque, un impuesto sobre el carbono para combustibles marinos, la provisión de energía en tierra, etc.

Resultados de la Conferencia de la CMNUCC, celebrada en Bali en diciembre de 2007

4.96 Tras tomar nota de un informe breve de la Secretaría (MEPC 57/4/6) sobre los resultados de la Conferencia de la CMNUCC celebrada en Bali (Indonesia) del 3 al 14 de diciembre de 2007, se invitó al Comité a que examinara la posibilidad de que la Secretaría asista a los periodos de sesiones 28º y 29º del Órgano Subsidiario de Asesoramiento Científico y Tecnológico (OSACT) de la CMNUCC, que se celebrarán en 2008, y a otros periodos de sesiones de órganos auxiliares pertinentes, según proceda.

4.97 El Comité acordó que era muy importante que todas las partes participantes en el proceso de la CMNUCC y, en particular, las que participan en las negociaciones sobre el seguimiento de las medidas elaboradas por el Protocolo de Kyoto basado en el Plan de acción de Bali, reciban la información completa de la labor que está llevando a cabo la OMI para abordar la cuestión de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo internacional. La Secretaría, por lo tanto, fue invitada a preparar y presentar informes sobre los avances en la labor y los logros del Comité a los órganos auxiliares pertinentes de la CMNUCC en sus periodos de sesiones de 2008.

4.98 Se informó al Comité que, para hacer un seguimiento de la Conferencia de Bali, algunos de los órganos auxiliares de la CMNUCC se reunían en Bangkok la misma semana que el MEPC 57. En respuesta a la propuesta de que deberían coordinarse mejor las reuniones entre las Secretarías de la CMNUCC y de la OMI, el Secretario informó al Comité que se había informado a los delegados asistentes a la reunión de Bangkok de los progresos logrados por la OMI respecto de las medidas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedente de los buques y que ambas Secretarías se mantenían en contacto frecuente.

Propuesta del Secretario General para acelerar la labor de la OMI sobre la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero

4.99 El Comité examinó una propuesta del Secretario General para acelerar la labor de la OMI en relación con la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero (MEPC 57/4/7). Al presentar el documento, el Secretario General subrayó la importancia y urgencia de la limitación y control de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de todas las fuentes, incluido el transporte marítimo internacional, al igual que la necesidad de que el Comité, y la OMI en su totalidad, actúen de manera concertada con las iniciativas internacionales más amplias que tratan de lograr la elaboración y adopción de un acuerdo mundial en diciembre de 2009 a más tardar, y la puesta en vigor del nuevo régimen en 2012. Para conseguir este objetivo, el Comité debería estar en condiciones no solamente de ultimar, antes de lo previsto, en

el MEPC 58, los puntos 1 y 2 del Plan de trabajo acordado (MEPC 55/23, anexo 9), a saber, 1) el sistema de índices de emisión de CO₂, y 2) el nivel o niveles de referencia para las emisiones de CO₂, sino también de lograr un avance sustancial en la elaboración de medidas técnicas, operacionales y de mercado para controlar las emisiones de gases de efecto invernadero (punto 3 del Plan de trabajo). El propósito de esta propuesta no era enmendar el Plan de trabajo sino identificar los componentes del Plan que podrían ultimarse de manera realista antes del vencimiento del plazo original. A los efectos de acelerar esta labor podría crearse antes del MEPC 58 un grupo especial de trabajo en concordancia con el ofrecimiento de Noruega de organizar dicha reunión interperiodos.

4.100 La delegación de Noruega manifestó su apoyo a la propuesta del Secretario General y confirmó su oferta de acoger una reunión interperiodos del Grupo de trabajo sobre las emisiones de gases de efecto invernadero, en Oslo, del lunes 23 al viernes 27 de junio de 2008, a reserva de la aprobación del Comité (MEPC 57/INF.23).

4.101 El Comité acordó que la propuesta para acelerar la labor de la OMI sobre las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques podría brindar más tiempo para efectuar un examen minucioso de todas las propuestas presentadas antes de la celebración del MEPC 58, y aceptó con agradecimiento el ofrecimiento de Noruega de albergar una reunión interperiodos. Será necesario elaborar el mandato del Grupo de trabajo interperiodos sobre la emisión de gases de efecto invernadero para que lo apruebe el Comité.

Informes sobre la marcha de las actividades en relación con el Estudio de la OMI sobre los gases de efecto invernadero de 2000

4.102 La Secretaría informó al Comité sobre los avances realizados en la actualización del Estudio de la OMI sobre los gases de efecto invernadero de 2000 (MEPC 57/4/18 y MEPC 57/4/18/Add.1), de conformidad con el mandato aprobado en el MEPC 56. La comisión coordinadora se había reunido dos veces bajo la presidencia de la Sra. Petra Bethge (Alemania) y había acordado, en febrero de 2008, que el contrato para la actualización debería concederse a un consorcio internacional de instituciones de investigación coordinado por MARINTEK de Noruega. El contrato se firmó el 15 de febrero de 2008. La actualización se dividió en dos fases:

- .1 la fase 1, que abarca el inventario de las emisiones de CO₂ procedentes del transporte marítimo internacional y las hipótesis de futuras emisiones, y de la cual se informará a la OMI en agosto de 2008 para que el MEPC 58 la examine en octubre de 2008. A fin de que los científicos cuenten con el mayor tiempo posible para elaborar y presentar sus conclusiones, se pidió que se ampliara el plazo para presentar el informe sobre la fase 1 al MEPC 58 hasta el 1 de septiembre de 2008; y
- .2 la fase 2, que también incluye los gases de efecto invernadero distintos del CO₂ y otras sustancias pertinentes con arreglo a la metodología adoptada por las CMNUCC, así como la identificación y examen de la posible reducción futura mediante medidas técnicas, operacionales y de mercado, y que se remitirá a la OMI a más tardar en febrero de 2009 para que el MEPC 59 la examine.

4.103 Se estima en 500 000 dólares de los Estados Unidos el coste total de actualizar el Estudio de la OMI sobre los gases de efectos de invernadero de 2000, que se recaudará mediante contribuciones voluntarias. En octubre de 2007, el Secretario General escribió a varios Estados Miembros de la OMI y organizaciones observadoras, invitándoles a que aportaran contribuciones financieras. Hasta el momento, se ha recibido un total de 360 000 dólares de los Estados Unidos, lo que permitirá ultimar la fase 1 de la actualización. Por lo tanto, aún se necesitan contribuciones financieras para que este ejercicio pueda pasar a la fase 2, según está previsto.

4.104 En conclusión, el Comité:

- .1 tomó nota de los informes sobre los avances realizados presentados por la Secretaría y le pidió que presentara un nuevo informe sobre la situación al MEPC 58;
- .2 agradeció a las delegaciones a las delegaciones de Alemania, Canadá, Dinamarca, Islas Marshall, Noruega, Países bajos, Reino Unido y Suecia las generosas contribuciones recibidas de sus Administraciones para actualizar el Estudio sobre la emisión de gases de efecto invernadero;
- .3 instó a otros Estados miembros y observadores que no han aportado aún ninguna contribución financiera para la actualización del Estudio que lo hagan lo antes posible, a fin de que el plazo para la ultimación de la fase 2 pueda cumplirse según lo previsto por el Comité; y
- .4 acordó aplazar el plazo para la presentación del informe sobre la fase 1 hasta el 1 de septiembre de 2008.

Elaboración del módulo de gases de efecto invernadero en GISIS

4.105 El Secretario informó al Comité sobre los progresos logrados en la elaboración del módulo de gases de efecto invernadero en GISIS. El MEPC 56 había aprobado el formato de ese módulo y encargado a la Secretaría que lo desarrollará. La fase inicial del módulo de gases de efecto invernadero se completó en noviembre de 2007 y, después de un periodo de prueba durante febrero y marzo de 2008, el módulo está ahora en funcionamiento y pueden utilizarlo tanto los Estados Miembros como el público. La gran colección de datos recibida en las ponencias presentadas al Comité se introducirá en la base de datos antes del verano, una vez que finalicen los acuerdos entre la Secretaría y los Gobiernos que presentaron los datos. La circular MEPC.1/Circ.589, publicada el 17 de marzo de 2008, contiene información al respecto, así como la dirección electrónica en la Red (<http://gisis.imo.org/Members/GHG>).

4.106 El Comité tomó nota con agradecimiento de que el módulo de gases de efecto invernadero estaba disponible en GISIS y alentó a los Estados Miembros y a otros interesados a que lo utilizaran, aunque los datos no están disponibles para los usuarios públicos por el momento.

Constitución del Grupo de trabajo sobre las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques

4.107 El Comité estableció un grupo de trabajo sobre las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques bajo la presidencia del Sr. Bin Okamura (Japón) con el siguiente mandato:

"Teniendo en cuenta los documentos presentados por los Estados Miembros y las observaciones formuladas al respecto, así como las decisiones tomadas en el Pleno sobre los siguientes principios fundamentales de que un futuro marco de referencia de la OMI coherente y exhaustivo debería:

- .1 contribuir eficazmente a la reducción de las emisiones totales de gases de efecto invernadero a escala mundial;
- .2 ser vinculante y aplicable igualmente a todos los Estados de abanderamiento a fin de evitar incumplimientos;
- .3 ser rentable;
- .4 poder limitar, o al menos reducir al mínimo de forma eficaz, la distorsión de la competencia;
- .5 basarse en el desarrollo sostenible y ecológico sin perjuicio para el crecimiento y el comercio mundial;
- .6 partir de un enfoque basado en objetivos, sin prescribir métodos específicos;
- .7 promover y facilitar los avances tecnológicos, así como la investigación y el desarrollo en todo el sector del transporte marítimo;
- .8 favorecer la aplicación de las tecnologías punteras para mejorar el rendimiento energético; y
- .9 ser práctico, transparente, exento de fraude y fácil de administrar,

se encargó al Grupo de trabajo sobre emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques que:

- .1 revisase en detalle las recomendaciones del Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos sobre las cuestiones relacionadas con los gases de efecto invernadero (MEPC 57/4/5 y Add.1), centrándose primero en las *medidas a corto plazo* esbozadas en el informe, con la finalidad de seleccionar aquéllas que sea factible elaborar antes del MEPC 58;
- .2 preparase propuestas detalladas sobre *medidas a más largo plazo* identificadas en el informe del Grupo de trabajo por correspondencia, incluido el examen del nivel apropiado de reducciones que se intente obtener;

- .3 elaborase un índice de CO₂ para los proyectos de buques nuevos y una metodología para niveles básicos de CO₂ por lo que respecta a la eficacia, con miras a su aprobación por el MEPC 58; y
- .4 elaborase, con arreglo al plan de trabajo actual sobre los gases de efecto invernadero (MEPC 55/23, anexo 9) y a los avances logrados respecto a los puntos 1 y 2 de este plan, el mandato para la reunión interperiodos del Grupo de trabajo sobre las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques, que se celebrará en Oslo (Noruega) del 23 al 27 de junio de 2008.

Informe del Grupo de trabajo sobre las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques

4.108 Al presentar el informe del Grupo de trabajo sobre las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques (MEPC 57/WP.8), el Presidente, Sr. Bin Okamura (Japón) puso de relieve lo siguiente:

- .1 siguiendo las instrucciones del Comité, el Grupo de trabajo revisó en detalle las medidas a corto y a más largo plazo para reducir las emisiones de los gases de efecto invernadero procedentes de los buques, identificadas en los párrafos 5.2 a 6.8 del documento MEPC 57/4/5. Algunas de esas medidas podrían llevar a una reducción inmediata de las emisiones de CO₂ y deberían implantarse lo antes posible. Por consiguiente, el Grupo de trabajo acordó que las mejores prácticas en una serie de medidas deberían continuar desarrollándose con la intención de elaborar una resolución, según corresponda, en la reunión interperiodos que se celebrará en Oslo. Todas las posibles medidas identificadas en el informe del Grupo de trabajo por correspondencia se enumeraron, por orden de prioridad, en el anexo 1 del informe donde se señalan las próximas medidas que deben adoptarse y las partes interesadas.
- .2 el Grupo de trabajo estimó que, a fin de mantener el ímpetu existente, las medidas que no fueran examinadas en Oslo deberían abordarse por correspondencia. Por consiguiente, se acordó proponer que el Comité constituyera de nuevo el Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos sobre las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques, con el mandato propuesto en el anexo 2 del informe. Australia y los Países Bajos coordinarán de nuevo la labor de dicho Grupo de trabajo por correspondencia;
- .3 el Grupo de trabajo acordó que Dinamarca y el Japón, con ayuda de otros Miembros y de organizaciones del sector, deberían preparar un proyecto de texto para la asignación de un índice de proyecto a un buque y presentarlo en la reunión de Oslo. El potencial de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de esta propuesta también debería someterse a debate en Oslo;
- .4 el Grupo de trabajo acordó examinar las Directrices provisionales relativas al establecimiento voluntario de índices de emisión de CO₂ para los buques destinadas a utilizarse en pruebas (MEPC/Circ.471) en la reunión de Oslo para que se ultimen en el MEPC 58. Una vez que dichas Directrices sobre el índice de CO₂ operacionales se hayan ultimado, su aplicación obligatoria a todos los buques destinados al comercio internacional permitirá a la OMI establecer un nivel de referencia para la eficacia de la flota. Esto también requerirá la elaboración de un

sistema de notificación y, puesto que la asignación de un índice a buques individuales será responsabilidad de las compañías navieras, puede que sea preciso establecer un sistema de verificación externa. Se acordó que estas cuestiones también deberían estudiarse detenidamente en la reunión de Oslo, basándose en un documento que preparará la Secretaría;

- .5 el Grupo de trabajo consideró en más detalle la propuesta de Dinamarca (MEPC 57/4/4) de establecer una tasa sobre los combustibles a nivel mundial para lograr una reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero. Con arreglo a este plan, todos los buques que efectúan viajes internacionales quedarían sujetos a la tasa del combustible establecida a un costo dado por tonelada de combustible. Numerosas delegaciones encontraron esta propuesta prometedora. Sin embargo, se plantearon cuestiones, inquietudes, y dudas que era necesario abordar y se acordó que debería prestarse la suficiente atención al desarrollo de esta medida de mercado en la reunión interperiodos de Oslo. La delegación de Dinamarca se ofreció a coordinar la labor a este respecto; y
- .6 para terminar, el Grupo de trabajo preparó un proyecto de mandato para la reunión interperiodos del Grupo de trabajo que se celebrará en Oslo (Noruega) del 23 al 27 de junio de 2008 (MEPC 57/WP.8, anexo 3).

4.109 En las observaciones generales que se hicieron sobre el informe del Grupo de trabajo se respaldaron las medidas propuestas para la organización de la reunión interperiodos en Oslo y para el mandato de ésta. El éxito de esta reunión interperiodos sería esencial para permitir al MEPC 58 realizar progresos suficientes de conformidad con el acuerdo del Comité de acelerar la labor relativa a los gases de efecto invernadero (MEPC 55/23, anexo 9) y la propuesta del Secretario General.

4.110 El Comité tomó nota de que la lista de las posibles medidas sobre las reducciones de las emisiones de gases de efecto invernadero, que figura en el anexo 1 del documento MEPC 57/WP.8, no se había elaborado para dar prioridad a dichas medidas y que, al considerar las ventajas y desventajas de la propuesta de tasas sobre los combustibles marinos a nivel mundial (MEPC 57/4/4), la opción de que los "proyectos de adaptación" se financien con las tasas recibidas se refería a los de los países en desarrollo.

Principios fundamentales para la futura reglamentación de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques

4.111 La delegación de la India sugirió que los principios que había propuesto para que sirvieran de orientación en el marco de la OMI para la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo internacional, a los que se hace referencia en el párrafo 4.79 anterior, debían incorporarse en el mandato de la reunión interperiodos que se celebrará en Oslo.

4.112 El Comité tomó nota de que en la reunión del Grupo de trabajo, la delegación de Brasil había manifestado la opinión de que cuando se examinara el "nivel adecuado de reducciones que deben conseguirse", la Organización debería tener en cuenta las deliberaciones actuales que se están llevando a cabo en el marco de la CMNUCC sobre las reducciones de las emisiones de gases de efecto invernadero, de conformidad con el Plan de acción de Bali y a la luz de lo dispuesto en el artículo 2.2 del Protocolo de Kyoto (MEPC 57/WP.8, párrafo 3.5). Esta opinión fue respaldada por Arabia Saudita, Barbados, China, India, México, República Islámica del Irán, Sudáfrica y Venezuela.

4.113 A la luz de las intervenciones realizadas, el Presidente propuso llevar a cabo una cuidadosa reflexión en el lapso interperiodos sobre la propuesta formulada por la India, que figura en el párrafo 4.79 anterior, en respuesta a los principios fundamentales enunciados en el párrafo 4.73, que había recibido un apoyo mayoritario en el presente periodo de sesiones. El propósito era llegar a un consenso sobre la cuestión de los principios en el MEPC 58.

4.114 El Comité aceptó la propuesta del Presidente y alentó a los Estados Miembros a que presentaran sus opiniones en el próximo periodo de sesiones.

Declaración de la delegación de Brasil

4.115 La delegación de Brasil declaró que su país siempre había participado de manera activa en las reuniones de la Organización, con un enfoque positivo y constructivo, con el propósito de llegar a soluciones consensuales que favorecían la implantación de los objetivos de la OMI. Brasil participaba en las deliberaciones sobre las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques con este mismo espíritu. No obstante, en las deliberaciones mantenidas sobre el documento MEPC 57/4/2, no se habían tenido debidamente en cuenta las opiniones de los países en desarrollo, de conformidad con los principios de la CMNUCC y del Protocolo de Kyoto. Por consiguiente, Brasil lamentaba tener que reservarse su postura sobre el principio fundamental indicado en el párrafo 4.107.2 anterior por lo que respecta al mandato del Grupo de trabajo, hasta que se hayan logrado unos resultados positivos consensuales en el MEPC 58. Brasil agradeció la oportunidad de poder volver a discutir esta cuestión en el MEPC 58. La delegación de México respaldó la declaración realizada por la delegación de Brasil.

Medidas adoptadas por el Comité

4.116 El Comité, tras tomar nota de las observaciones anteriores, acordó que:

- .1 en la futura labor para elaborar medidas destinadas a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques, incluso durante la reunión interperiodos que se celebrará en Oslo, deberá prestarse la debida atención a la necesidad de creación de capacidad, según se estipula en la resolución A.998(25);
- .2 aunque la actualización del Estudio sobre los gases de efecto invernadero de la OMI de 2000 (fase 1) no estará disponible hasta después de la reunión de Oslo, cualquier resultado preliminar sobre esta actualización, cuando sea pertinente, deberá comunicarse a la reunión de Oslo para que esta lo examine; y

- .3 será necesario seguir trabajando sobre el proyecto y funcionamiento de los dispositivos que utilizan gases refrigerantes a bordo de los buques con el propósito de fijar limitaciones estrictas en las tasas de fuga de estos gases antes de que pueda encargarse a los subcomités DE y BLG que elaboren directrices sobre esta cuestión, a reserva de la aprobación del MEPC 58.

4.117 Para concluir, el Comité aprobó el informe del Grupo de trabajo en general y, en particular (con referencia al documento MEPC 57/WP.8):

- .1 aprobó el modo de proceder propuesto por el Grupo de trabajo para las medidas identificadas por el Grupo de trabajo por correspondencia (MEPC 57/4/5) (MEPC 57/WP.8, sección 3 y anexo 1);
- .2 aprobó el mandato de la reunión interperiodos del Grupo de trabajo sobre las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques (GHG WG 1), que se celebrará en Oslo (Noruega) del 23 al 27 de junio de 2008, que figura en el anexo 7;
- .3 volvió a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos sobre las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques, coordinado por Australia y los Países Bajos¹;
- .4 aprobó el mandato del Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos según se indica a continuación:

"Teniendo en cuenta la información pertinente y disponible, se encarga al Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos sobre las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques que lleve a cabo las siguientes tareas:

- .1 elaborar propuestas detallada sobre las medidas identificadas en el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (MEPC 57/4/5, MEPC 57/4/5/Add.1), que no se han seleccionado para que el Grupo de trabajo sobre los gases de efecto invernadero las examine en su reunión interperiodos de Oslo (23-27 junio 2008); y
- .2 presente un informe provisional al MEPC 58 y un informe definitivo al MEPC 59"; y

¹ **Coordinadora:**

Sra. Shannon White, Department of Climate Change, Multilateral Branch
International Organizations and Legal Division
Teléfono: +61 2 6261 3439
Correo electrónico: Shannon.white@dfat.gov.au

Sr. Henk Merkus, Ministry of Transport, Public Works and Water Management
Directorate-General for Civil Aviation and Freight Transport
Teléfono: +31 70 351 1617
Correo electrónico: Henk.Merkus@minvenw.nl

- .5 instó a los Estados Miembros y a las organizaciones a que participaran de manera activa en la labor del Grupo de trabajo por correspondencia, presentaran documentos a los puntos de convergencia para la labor anterior a la reunión interperiodos de Oslo² y en la propia reunión, sobre las medidas que deben examinarse en los mandatos respectivos, entre las que se incluyen, sin que la lista sea exhaustiva, los aspectos de proyecto, de implantación, de coste-beneficio, el potencial de mitigación, la creación de capacidad y los aspectos reglamentarios y jurídicos.

4.118 El Secretario General alentó a que hubiera una gran participación en la reunión de Oslo ya que esta reunión era esencial para atenerse al acuerdo del Comité de acelerar la labor sobre los gases de efecto invernadero. También recomendó que la reunión de Oslo estuviera presidida por el Presidente del Comité, Sr. Andreas Chrysostomou, con el apoyo del Sr. Bin Okamura, Presidente del Grupo de trabajo del Comité sobre las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques.

4.119 El Sr. Chrysostomou indicó que estaba dispuesto a presidir la reunión de Oslo y el Comité se mostró de acuerdo con esto.

2

Coordinadores para la elaboración de un índice obligatorio de proyecto sobre CO₂ para buques nuevos:

- 1) Sr. Koichi Yoshida, Director, Centre for Internacional Co-operation
Nacional Maritime Research Institute Japan (NMRI)
6-38-1 Sinkawa, Mitaka, Tokio 181-0004, Japón
Teléfono: +81-422-413615
Facsimil: +81-422-413547
Correo electrónico: Koichiy@nmri.go.jp
- 2) Sra. Gitte Mondrup, Special Adviser, Danish Maritime Authority
Ministry of Economic and Business Affairs
Vermundsgade 38 C, DK-2100 Copenague, Dinamarca
Teléfono: +45-39-174502
Facsimil: +45-39-174412
Correo electrónico: gmo@dma.dk

Coordinadores para la la labor adicional sobre un sistema de tasas sobre los combustibles marinos a nivel mundial:

- 1) Sr. Lars Olsen Hasselager, Senior Policy Adviser
Danish Energy Authority, Ministry of Climate and Energy
44 Amaliegade
DK-1256 Copenague K, Dinamarca
Teléfono: +45 33 92 67 00
Teléfono directo: +45 33 92 68 91
Facsimil: +45 33 11 47 43
Celular: +45 25 44 12 22
Correo electrónico: lho@ens.dk
- 2) Sr. Henrik Lindegaard, Señor Advisor
Danish Maritime Authority
Ministry of Economic and Business Affairs
Teléfono: +45 39 17 45 11
Facsimil: +45 39 17 4513
Correo electrónico: hli@dma.dk

4.120 El Comité acordó examinar, en el MEPC 58, la necesidad de celebrar otra reunión interperiodos del Grupo de trabajo sobre las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques (GHG WG 2) antes del MEPC 59 a la luz de los progresos realizados en dicho periodo de sesiones.

4.121 El comité manifestó su agradecimiento al Presidente del Grupo de trabajo, Sr. Bin Okamura (Japón), y a los miembros del Grupo por la labor realizada.

5 INTERPRETACIONES Y ENMIENDAS DEL CONVENIO MARPOL Y DE LOS INSTRUMENTOS CONEXOS

5.1 En relación con este punto del orden del día el Comité examinó cuatro documentos de fondo y un documento informativo y decidió considerarlos, agrupándolos según trataran de las mismas cuestiones o de cuestiones conexas, en el siguiente orden:

- .1 MEPC 57/5/1 (Canadá), que contiene el resultado de la labor del Grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen del Anexo V del Convenio MARPOL; MEPC 57/10/2 (Secretaría), en el que se informa sobre el resultado de la vigésima novena Reunión consultiva del Convenio de Londres y la segunda Reunión de las Partes Contratantes del Protocolo de Londres en relación con los límites entre el Anexo V del Convenio MARPOL y el Convenio y el Protocolo de Londres; y MEPC 57/INF.10 (Reino Unido), en que se da cuenta del proyecto piloto de la Comisión OSPAR sobre la vigilancia de la basura marina en las playas;
- .2 MEPC 57/5 y MEPC 57/5/3 (ambos presentados por la IACS), en que se recogen las propuestas de interpretaciones unificadas de los Anexos I y IV del Convenio MARPOL; y
- .3 MEPC 57/5/2 (IACS), que incluye la propuesta de elaborar orientaciones aprobadas por la OMI en forma de circular conjunta MSC-MEPC sobre el significado de la expresión *fecha del contrato de construcción* en el caso de los contratos para la construcción de un determinado número inicial de buques que contengan la opción de construir buques adicionales.

5.2 Además, el Comité acordó examinar el documento MEPC 57/10/2 (Secretaría) en relación con este punto del orden del día, puesto que su contenido está relacionado con la revisión del Anexo V del Convenio MARPOL.

EXAMEN DEL ANEXO V DEL CONVENIO MARPOL

5.3 El Comité recordó que el MEPC 56 había vuelto a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen del Anexo V del Convenio MARPOL y los instrumentos conexos, y le había encargado que:

- .1 teniendo en cuenta las observaciones, propuestas y decisiones del Pleno, prosiguiera el examen del Anexo V del MARPOL y de las Directrices para su implantación, de conformidad con el marco, método de trabajo y calendario aprobados por el Comité; y
- .2 presentara un informe por escrito al MEPC 57.

5.4 Al presentar el informe del Grupo de trabajo interperiodos por correspondencia (MEPC 57/5/1), el Coordinador del Grupo, Sr. Paul Topping (Canadá), informó al Comité sobre las diferentes tareas abordadas por el Grupo desde el MEPC 56 y, en particular, se centró en las detalladas deliberaciones que habían tenido lugar en relación con el tratamiento de los siguientes tipos de desechos, que eran de interés para el examen:

- .1 gestión de los residuos de las cargas, dentro y fuera de las zonas especiales;
- .2 desechos líquidos a granel no contemplados en otros anexos del Convenio MARPOL;
- .3 basuras que pueden tener residuos perjudiciales no contaminantes;
- .4 tablonces de estiba y materiales de envasado que pueden flotar;
- .5 materiales compuestos;
- .6 desechos del ganado (por ejemplo, los procedentes de sus camas) y animales muertos; y
- .7 artes de pesca pérdidas.

5.5 El Comité observó que debían abordarse aún otros asuntos (anexo 2 del documento MEPC 57/5/1), por ejemplo: las definiciones, los rótulos, los registros y el almacenamiento a bordo, los materiales de desecho de la limpieza del casco, los desechos "de provisiones" frente a los desechos "domésticos", y la idoneidad de las instalaciones portuarias de recepción.

5.6 El Comité tomó nota también del anexo 5 del informe, en el que se propone un calendario nuevo y ampliado para la ultimación del punto, de manera que los proyectos de enmienda al Anexo V del Convenio MARPOL finalizados y las Directrices conexas puedan presentarse al MEPC 59 (julio de 2009) y no al MEPC 58, como estaba previsto en un principio.

5.7 Después de que la Secretaría presentara el documento MEPC 57/10/2, que contiene información sobre las actividades de los órganos rectores del Convenio de Londres en lo referente a la cuestión de los límites entre el Anexo V del Convenio MARPOL y el Convenio y Protocolo de Londres, el Comité señaló que la vigésima novena Reunión consultiva y la segunda Reunión de las Partes Contratantes, que se celebraron paralelamente del 5 al 9 de noviembre de 2007, habían tomado nota de los progresos realizados en la labor de su Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos con respecto al proyecto de orientaciones para la gestión de las cargas deterioradas, y de que se estaba preparando un proyecto revisado que se remitiría tanto a los órganos pertinentes del Convenio/Protocolo de Londres como al Comité.

5.8 El Comité también tomó nota de que el Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos del Convenio/Protocolo de Londres presentaría a examen el proyecto de texto final en la próxima reunión de los Grupos científicos, en mayo de 2008, y posteriormente lo presentaría al examen y la aprobación de los órganos rectores, en su próximo periodo de sesiones, así como al MEPC 58 (ambos en octubre de 2008).

5.9 Al tomar nota del documento MEPC 57/INF.10 (Reino Unido), que contiene información sobre el proyecto piloto de la Comisión OSPAR sobre la vigilancia de la basura marina en las playas, el Comité reconoció la utilidad de la información facilitada para el examen del Anexo V del Convenio MARPOL y las directrices conexas.

Análisis

5.10 El Comité expresó su agradecimiento por la labor realizada por el Grupo de trabajo por correspondencia en el lapso interperiodos y, en las deliberaciones posteriores, varias delegaciones y observadores formularon observaciones con objeto de disipar las ambigüedades actuales o abordar el tratamiento de desechos procedentes de las operaciones normales de los buques que no se contemplan en la actualidad en ningún anexo del Convenio MARPOL. En particular, se mencionó lo siguiente:

- .1 la eliminación del hollín de los economizadores o calderas es una cuestión que debe examinarse, dado que en la actualidad no está claro que su tratamiento deba ser el de los desechos del Anexo I o del Anexo V;
- .2 las definiciones incluidas actualmente en las Directrices deberían en realidad figurar en las reglas del Anexo V;
- .3 en sintonía con disposiciones similares del Anexo I del Convenio MARPOL, debería incluirse en las reglas una prohibición general sobre la descarga de basuras en el mar, salvo que se permita lo contrario en condiciones concretas;
- .4 la cuestión de la eliminación de los residuos de la carga debería examinarse a fondo, si bien se reconoció la necesidad de disponer de información detallada sobre las cantidades y los tipos de carga para adoptar una decisión bien fundada al respecto;
- .5 acerca de la cuestión relativa a otros líquidos a granel que no se rijan en la actualidad por el Convenio MARPOL, se hizo hincapié en que no debería considerarse que el Anexo V permite el vertimiento de todos los desechos procedentes de las operaciones normales de los buques que no se contemplan en la actualidad en otros anexos de dicho Convenio, y que el Anexo V debería ser transparente y claro en la definición y el tratamiento de las basuras.

5.11 El Comité, en vista de la labor pendiente y tras reconocer que ésta no podría ultimarse a tiempo para que el MEPC 58 la examinara en octubre de 2008 y que el plazo de presentación de documentos voluminosos para esa reunión terminaba el 4 de julio de 2008 (es decir, tres meses después del MEPC 57), acordó ampliar hasta 2009 el plazo previsto de ultimación de este asunto y alentó a los Gobiernos Miembros y observadores a que participaran activamente en el examen del Anexo V del Convenio MARPOL y de las directrices conexas, de modo que la tarea pueda ultimarse a tiempo para que el MEPC 59 la examine en julio de 2009.

Restablecimiento del Grupo de trabajo por correspondencia

5.12 En consecuencia, el Comité acordó volver a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen del Anexo V del MARPOL y los instrumentos conexos, coordinado por el Canadá,* y pedirle que, basándose en el documento MEPC 57/5/1 y teniendo en cuenta los documentos MEPC 57/10/2 y MEPC 57/INF.10, así como las observaciones formuladas y las decisiones tomadas en el Pleno:

- .1 elaborara un proyecto de enmiendas al Anexo V del Convenio MARPOL y a las Directrices para su implantación, fijando en 2009 el plazo previsto de ultimación; y
- .2 presentara un informe sobre la marcha de las actividades al MEPC 58 y un informe definitivo, con el proyecto de enmiendas necesarias al Anexo V del Convenio MARPOL y a las Directrices para su implantación, al MEPC 59.

PROPUESTAS PARA LAS INTERPRETACIONES UNIFICADAS

5.13 En el documento MEPC 57/5, la IACS invitó al Comité a que examinara las interpretaciones unificadas MPC 90 y MPC 91 en lo que respecta a la frase "cuya construcción se halle en una fase equivalente" que figura en las reglas 1.28.1 a 1.28.9 y 1.30 del Anexo I, y en la regla 1.1 del Anexo IV del Convenio MARPOL. El Comité tomó nota de que el texto de las interpretaciones unificadas presentado por la IACS era idéntico al de las reglas 1.14.2 del Anexo II y 2 1) del Anexo VI del Convenio MARPOL:

Por "cuya construcción se halle en una fase equivalente" se entiende la fase en que:

- a) *comienza la construcción que puede identificarse como propia de un buque concreto; y*
- b) *ha comenzado el montaje del buque de que se trate, utilizando al menos 50 toneladas del total estimado del material estructural o un 1% de dicho total, si este segundo valor es menor.*

5.14 El Comité tomó nota de que, en el documento MEPC 57/5/3, la IACS también proponía otra interpretación unificada (MPC 85, Rev.3) para modificar la Rev.2 que se había refrendado en el MEPC 56 en octubre de 2007, que se refiere a la regla 22 del Anexo I del Convenio MARPOL sobre protección de los fondos de las cámaras de bombas. La modificación propuesta consiste en la ampliación del principio de protección garantizada de la cámara de bombas en dirección longitudinal en el caso de popas de góndola, a la protección garantizada en la dirección transversal mediante la curva del pantoque de la chapa del fondo del buque.

* **Coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia:**

Sr. Paul Topping
Manager, Environment Protection, AMSEE
Operations and Environmental Programs
Marine Safety, Transport Canada
Ottawa, Ontario K1A 0N8
Canadá
Teléfono: +613-991-3168
Correo electrónico: topping@tc.gc.ca

5.15 Tras un corto debate, el Comité aprobó las interpretaciones unificadas sobre el significado de la frase "cuya construcción se halle en una fase equivalente" para las reglas 1.28.1 a 1.28.9 y 1.30 del Anexo I del Convenio MARPOL y para la regla 1.1 del Anexo IV de dicho Convenio, que figuran en el anexo 8. El Comité también aprobó la interpretación unificada modificada de la regla 22 del Anexo I del Convenio MARPOL que figura en el anexo 9.

OTRAS PROPUESTAS

5.16 En el documento MEPC 57/5/2, la IACS proponía la elaboración de un proyecto de circular conjunta MSC-MEPC para difundir el entendimiento de que la fecha del contrato de construcción, que puede resultar pertinente tanto en virtud del Convenio MARPOL como del Convenio SOLAS para determinar la edad de los buques, en el caso de la construcción de un número inicial de buques cuando exista la posibilidad de construir buques adicionales, se interprete como la fecha en la que se firma el contrato, incluidos los buques adicionales, si dicha opción se ejerce, a más tardar, un año después de firmar el contrato para construir la serie. Al presentar su documento, la IACS confirmó su opinión de que si una cualquiera de las tres condiciones que figuran en el párrafo 1 de documento se cumple, entonces ese buque se considerará un "buque nuevo".

5.17 En el debate posterior, el Comité examinó la propuesta de la IACS y tras tomar nota de que ésta se había presentado al MSC 84 en el documento MSC 84/19/1, acordó invitar al MSC a publicar una circular MSC-MEPC, tal como se lo había pedido la IACS, con la condición de que los buques opcionales se construyeran en el mismo astillero y con los mismos planos que los de la serie inicial.

6 IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO DE COOPERACIÓN, EL PROTOCOLO DE COOPERACIÓN-SNPP Y LAS RESOLUCIONES PERTINENTES DE LA CONFERENCIA

6.1 El Comité examinó los siguientes documentos en relación con este punto del día: MEPC 57/WP.1: Informe de la 7ª reunión del Grupo técnico sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP; MEPC 57/6 (Estados Unidos): Lucha contra los derrames de hidrocarburos en condiciones de hielo y nieve; MEPC 57/6/1 (Estados Unidos): Actualización de las Directrices de la OMI sobre la aplicación de dispersantes; y MEPC 57/INF.16 (Estados Unidos): *Shoreline Assessment Manual*.

Informe de la 7ª reunión del Grupo técnico sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación – SNPP

6.2 El Comité tomó nota de que la 7ª reunión del Grupo técnico sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP se celebró del 25 al 28 de marzo de 2008 en Southampton, acogida por la Agencia Marítima y del Servicio de Guardacostas del Reino Unido, y presidida por el Sr. Mark Meza (Estados Unidos), y de que el informe del Grupo se había distribuido con la signatura MEPC 57/WP.1.

6.3 Tras la presentación del informe del Grupo técnico, la delegación de los Países Bajos, aun reconociendo la cantidad de trabajo llevada a cabo por el Grupo, manifestó su preocupación con respecto a los cuatro subgrupos y los cuatro grupos de trabajo por correspondencia que se constituyeron durante la reunión. La delegación de los Países Bajos también se refirió a la falta

de cohesión y coherencia entre el programa de trabajo presentado y el orden del día para el siguiente periodo de sesiones del Grupo. A este respecto, recomendó que se revise el formato del programa de trabajo y, de esta manera, se establezcan vínculos claros con el Plan estratégico de la Organización y el Plan de acción de alto nivel y prioridades conexas, recogidos en las resoluciones A.989(25) y A.990(25), respectivamente. Finalmente, los Países Bajos sugirieron que se establezca una matriz para planificar la labor del Grupo, en la que se identifiquen los manuales y/o directrices que estén desfasados y requieran revisarse, además de los ámbitos en los que solape la información que figura en otros manuales y cualquier otra duplicación.

6.4 La delegación de las Bahamas indicó que compartía la preocupación manifestada por los Países Bajos con respecto al establecimiento de subgrupos y grupos de trabajo por correspondencia, subrayando, en concreto, el problema que esto supone para las delegaciones pequeñas.

6.5 La delegación de las Bahamas también opinó que el Grupo técnico había ido más allá de lo especificado en las Directrices sobre organización y método de trabajo del MSC y el MEPC y de sus órganos auxiliares, y que el mandato del Grupo debía revisarse y hacerse más estricto en consecuencia.

6.6 El observador del OCIMF, al referirse a la labor del Grupo en relación con el Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos, Parte I – Prevención, señaló que su organización no pudo asistir a la 7ª reunión del Grupo técnico, pero sí examinó el documento presentado por Venezuela (MEPC/OPRC-HNS/TG 7/3) y manifestó sus reservas acerca de su contenido, dado que se desvía significativamente, en cuanto a su alcance y relativa extensión, de otros documentos orientativos elaborados por el Grupo técnico. El observador del OCIMF, respaldado por el observador de la ICS también señaló que su organización ofreció en varias ocasiones su colaboración al Grupo de trabajo por correspondencia dirigido por Venezuela, y manifestó su voluntad permanente de contribuir a dicha labor, siempre que se establezca con claridad el mandato de dicho Grupo.

6.7 En conclusión, el Comité aprobó el informe en general (MEPC 57/WP.1), y:

- .1 refrendó la opinión del Grupo de que se presente al MEPC 58 el texto definitivo del Manual sobre la evaluación de los daños ocasionados al medio ambiente y las medidas de restauración tras un derrame de hidrocarburos en el mar, para que lo apruebe;
- .2 se mostró de acuerdo con la decisión del Grupo de que se elabore un manual sobre la contaminación química para abordar los aspectos jurídicos y administrativos de las SNPP, centrándose, inicialmente, en los elementos ajenos al Convenio SNP, en espera de que se aclare el camino a seguir con respecto a la elaboración prevista de un protocolo relativo a dicho Convenio;
- .3 aprobó el proyecto de mandato para un estudio comparativo y para la elaboración de directrices normalizadas sobre la evaluación de la limpieza de las costas;
- .4 se mostró conforme con una propuesta del Grupo para que se elabore un documento de orientación sobre la identificación y observación de los hidrocarburos derramados;

- .5 refrendó la opinión del Grupo de que utilice el estudio bibliográfico acerca de las Directrices técnicas sobre evaluación de los hidrocarburos sumergidos y posibles técnicas de remoción a fin de elaborar un esquema que sirva de base para su elaboración;
- .6 aprobó el texto definitivo del proyecto de directrices sobre la validación de los cursos modelo recientemente elaborados o revisados sobre el Convenio de Cooperación a fin de que se utilicen como parte del proceso de validación de los cursos modelo nuevos y revisados relacionados con el Convenio de Cooperación;
- .7 tomó nota de los progresos en la elaboración de los cursos introductorios de formación de la OMI sobre la preparación y respuesta con respecto a los sucesos relacionados con SNPP en el medio marino, y el estado de la elaboración de los cursos de formación para instructores relacionados con el Convenio de Cooperación, y pidió su acuerdo para continuar el trabajo a fin de que se finalice en la 8ª reunión del Grupo técnico;
- .8 instó a los Estados Miembros y al sector a que proporcionen apoyo financiero para sufragar la participación de un pequeño número de delegados de países en desarrollo en el 4º Foro de investigación y desarrollo sobre las SNPP en el medio marino;
- .9 pidió a las delegaciones que presenten información sobre los sucesos marítimos relacionados con SNPP, ocurridos a partir de 2008, en las futuras reuniones del Grupo técnico sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación – SNPP con el fin de ampliar el conjunto actual de datos y de compartir las lecciones aprendidas;
- .10 estuvo de acuerdo con la recomendación del Grupo en cuanto la prioridad de la nueva labor remitida por el MEPC 56, que figura en el párrafo 9.6 del MEPC 57/WP.1;
- .11 aprobó la celebración de la 8ª reunión del Grupo técnico sobre Cooperación–SNPP en la semana anterior al MEPC 58; y
- .12 en relación con sus exhaustivas deliberaciones sobre la cuestión del proyecto de programa de trabajo y el orden del día provisional de la 8ª reunión del Grupo técnico sobre el Convenio y el Protocolo de Cooperación–SNPP, y las cuestiones conexas consideradas con respecto a la organización de la labor del Grupo Técnico, encargó a dicho Grupo:
 - .1 examinar su mandato y el formato de su programa de trabajo, de forma que se garantice la coherencia con el orden del día provisional del Grupo técnico y se establezcan vínculos claros con el Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades conexas, y presentar el correspondiente informe al MEPC 58;
 - .2 incorporar el examen del mandato, del programa de trabajo y del orden del día provisional en un punto separado del orden del día de la 8ª reunión del Grupo técnico;

- .3 mantener los puntos de prioridad alta y mediana, aprobados por el Comité en el párrafo 6.6.10, en el orden del día de la 8ª reunión del Grupo técnico , suprimiendo el punto de prioridad baja, para su examen en una futura reunión, dependiendo de los avances realizados;
 - .4 examinar los manuales y directrices existentes y, mediante la elaboración de una matriz, planificar cuáles de esos manuales y/o directrices están desfasados y requieren revisarse, identificando los ámbitos en los que se solapen los diversos manuales o directrices, así como cualquier duplicación de información; y
 - .5 limitar la constitución de subgrupos a un mínimo cuando lleve a cabo su labor; y
- .13 aprobó le programa de trabajo revisado y el orden del día provisional de la 8ª reunión del Grupo técnico, según figura en el anexo 10.

Lucha contra los derrames de hidrocarburos en condiciones de hielo y nieve y actualización de las Directrices de la OMI sobre la aplicación de los dispersantes

6.8 Tras haber examinado los documentos MEPC 57/6 (Estados Unidos): Lucha contra los derrames de hidrocarburos en condiciones de hielo y nieve, y MEPC 57/6/1 (Estados Unidos): Actualización de las Directrices de la OMI sobre la aplicación de los dispersantes, el Comité encargó al Grupo técnico que incluyera estos puntos en su programa de trabajo y les asignara la prioridad que corresponda, según las instrucciones que el MEPC 56 dio al Grupo para la organización de su labor (MEPC 56/23, párrafo 7.6), en particular que:

- .1 examine los documentos y asigne prioridades a las distintas tareas, y presente el correspondiente informe al MEPC 58 antes de comenzar a trabajar con los distintos documentos de orientación;
- .2 tenga en cuenta que es posible que estos documentos, que se utilizarán como base para elaborar las orientaciones propuestas, sean específicos por país, y que otras naciones y regiones puedan tener distintos sistemas en funcionamiento que sean igualmente eficaces;
- .3 se asegure de que los productos finales, una vez que el Grupo técnico los haya ultimado, proporcionan orientaciones más generales, refundidas y fácil de usar, dado que, en su forma actual, los documentos, si bien constituyen una buena base para la elaboración de orientaciones de la OMI, son demasiado detallados; y
- .4 se asegure de que se armonizan la nomenclatura y las definiciones de los documentos con las del Convenio MARPOL y otros instrumentos de la OMI.

6.9 Al examinar la cuestión de la actualización propuesta de las Directrices sobre la aplicación de los dispersantes, el Comité agradeció a la delegación de Francia su oferta de que su Centro de documentación, de investigación y de experimentación sobre la contaminación accidental de las aguas contribuya a esta labor.

Manual de evaluación del litoral

6.10 Tras haber examinado el documento MEPC 57/INF.6 (Estados Unidos), en el que figura un proyecto de manual de evaluación del litoral, el Comité señaló que el Grupo técnico sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación–SNPP ya estaba tratando un punto similar y, en consecuencia, remitió dicho documento al Grupo técnico como parte de su labor relativa a un estudio comparativo y la consiguiente elaboración de directrices normalizadas sobre evaluación de la limpieza del litoral.

Suceso en el estrecho de Kerch

6.11 El Comité tomó nota de la información facilitada por la delegación de la Federación de Rusia con respecto a los siniestros y la contaminación resultantes de la tempestad acaecida en el estrecho de Kerch en noviembre de 2007, y los consiguientes esfuerzos de lucha contra la contaminación, de búsqueda y salvamento y de recuperación realizados por la Federación de Rusia, así como los avances recientes destinados a mejorar la seguridad de la navegación.

7 DETERMINACIÓN Y PROTECCIÓN DE ZONAS ESPECIALES Y DE ZONAS MARINAS ESPECIALMENTE SENSIBLES

Designación del Monumento marino nacional de Papahānaumokuākea como zona marina especialmente sensible (ZMES)

7.1 El Comité recordó que, en su 56º periodo de sesiones, había aprobado en principio la zona marina especialmente sensible del monumento marino nacional de Papahānaumokuākea y que había pedido al Subcomité NAV que examinara las siguientes medidas de protección correspondientes para esta ZMES:

- .1 la modificación y ampliación de las seis zonas a evitar recomendadas existentes "En la región noroccidental de las islas Hawai"; y
- .2 el establecimiento de un sistema de notificación para buques que tenga carácter recomendatorio para los buques en tránsito y carácter obligatorio para los buques que quieren entrar en un puerto o lugar de los Estados Unidos.

7.2 El Comité examinó el documento MEPC 57/7 (Secretaría), que contiene los resultados del NAV 53 y el MSC 83 respecto de esta cuestión y tomó nota de que, en julio de 2007, el NAV 53 había examinado y aprobado las modificaciones propuestas a las seis zonas a evitar recomendadas existentes "En la región noroccidental de las islas Hawai" con ciertas correcciones en la descripción, que figuran en el anexo 2 del documento NAV 53/22, y cambió su nombre a "En la región de la ZMES del monumento marino nacional de Papahānaumokuākea". El Comité también tomó nota de que el MSC 83 había adoptado estas medidas en octubre de 2007 (MSC 83/28, anexo 25), y que éstas se habían distribuido mediante la circular SN.1/Circ.263, y había decidido que deberían entrar en vigor a las 00 00 horas UTC del 1 de mayo de 2008.

7.3 El Comité tomó nota asimismo de que el NAV 53 también había examinado y aprobado el nuevo sistema de notificación para buques propuesto para la ZMES del monumento marino nacional de Papahānaumokuākea con ciertas correcciones en la descripción, que figura en el anexo 3 del documento NAV 53/22. El MSC 83 había adoptado estas medidas en octubre de 2007 mediante la resolución MSC.248(83), que figura en el anexo 26 del documento MSC 83/28, y que se distribuyeron mediante la circular SN.1/Circ.264, y había decidido que éstas deberían entrar en vigor a las 00 00 horas UTC del 1 de mayo de 2008.

7.4 El Comité, tras examinar los resultados del NAV 53 y del MSC 83, decidió constituir un grupo de redacción para someter a examen las medidas de protección correspondientes y el proyecto de resolución MEPC que figura en el anexo del documento MEPC 57/7.

Resultados del NAV 53 y del MSC 83 en relación con la zona marina especialmente sensible del archipiélago de Galápagos

7.5 El Comité tomó nota de que el NAV 53 también había aprobado, y posteriormente el MSC 83 había adoptado, dos nuevos ejes de circulación recomendados que son obligatorios como condición para la entrada en puerto a través de la zona a evitar de Galápagos para entrar en la ZMES del archipiélago de Galápagos, que se distribuyó mediante la circular SN.1/Circ.263. El MSC 83 también había decidido que los nuevos ejes de circulación recomendados entrarían en vigor a las 00 00 horas UTC del 1 de mayo de 2008.

Lista de ZMES, incluidas las medidas de protección correspondientes y las resoluciones MEPC pertinentes

7.6 El Comité tomó nota con agrado de que los documentos MEPC 57/7/1 y Corr.1 (Secretaría) contenían una lista de las 12 ZMES designadas por el Comité y otra información útil, incluido el Estado o Estados que presentaron la propuesta, las medidas de protección correspondientes y la signatura y fecha de las resoluciones MEPC mediante las cuales se designaron.

7.7 La delegación de Singapur reiteró su declaración, hecha en el MEPC 55 y en el vigésimo quinto periodo de sesiones de la Asamblea, en relación con las medidas de protección correspondientes en la ampliación de la ZMES de la Gran Barrera de Coral al estrecho de Torres a la ZMES. De acuerdo a la solicitud formulada, el texto completo de la declaración de Singapur figura en el anexo 11.

7.8 En respuesta, la delegación de Australia indicó que aunque era reacia a tomar la palabra y no deseaba volver a abrir el debate sobre la cuestión del sistema de practica de Australia en el estrecho de Torres, dado que Singapur había planteado la cuestión una vez más no le queda otra opción que dejar oficialmente constancia de que Australia no está de acuerdo con el contenido de la declaración hecha por la delegación de Singapur.

La "zona del mar Mediterráneo" como zona especial en virtud del Anexo V del Convenio MARPOL

7.9 El Comité recordó que la "zona del mar Mediterráneo" es una de las zonas especiales originales en virtud del Anexo V del Convenio MARPOL. No obstante, las estrictas prescripciones de descarga para la zona especial aún no han entrado en vigor porque, de conformidad con lo dispuesto en la regla 5 4) b) del Anexo V del Convenio MARPOL, hasta que las Partes cuyos litorales limitan con la zona especial no notifiquen al Comité que se han

dispuesto instalaciones de recepción apropiadas en la zona especial en cuestión, el Comité no puede fijar una fecha para la entrada en vigor de las prescripciones estrictas de descarga relativas a la zona especial.

7.10 La delegación de Chipre, en nombre de los Estados que presentaron el documento MEPC 57/7/2 (Albania, Argelia, Chipre, Croacia, Egipto, Eslovenia, España, Francia, Grecia, Italia, Líbano, Malta, Marruecos, Mónaco, Montenegro, Siria y Túnez) que trata de la "zona del mar Mediterráneo" como zona especial en virtud del Anexo V del Convenio MARPOL, hizo hincapié en que la "zona del mar Mediterráneo" se designó como zona especial en 1973 en virtud del Anexo V del Convenio MARPOL. Esta condición especial todavía no ha entrado en vigor dado que el Comité aún no ha recibido notificación de que se dispone de instalaciones de recepción adecuadas en todos los puertos pertinentes de los Estados ribereños del Mediterráneo que son Partes en el Anexo V del Convenio MARPOL. Como actualmente ya se dispone de estas instalaciones de recepción, la misma delegación pidió al Comité que fijara una fecha a partir de la cual entraría en vigor la condición de zona especial de la "zona del mar Mediterráneo" en virtud del Anexo V del Convenio MARPOL.

7.11 La delegación de Chipre observó también que gracias a un proyecto de asistencia técnica para el establecimiento de instalaciones portuarias de recepción en la región del Mediterráneo, financiado por la Comisión Europea y ejecutado por el Centro regional de emergencia para la lucha contra la contaminación en el mar Mediterráneo (REMPEC) entre 2002 y 2004, ya se han establecido estas instalaciones de recepción. Por consiguiente, la delegación solicitó al Comité que fijara la fecha en que surtirá efecto la condición de zona especial.

7.12 La delegación de Israel acogió con agrado esta intervención y declaró que, aunque no ha ultimado del todo los preparativos para su adhesión al Anexo V del Convenio MARPOL, disponía de instalaciones de recepción adecuadas en todos sus puertos importantes.

7.13 La delegación de Turquía también acogió con agrado el documento y declaró que disponía de instalaciones portuarias de recepción adecuadas en sus puertos.

7.14 Las delegaciones que intervinieron se manifestaron a favor de la propuesta e indicaron que se trata de una señal positiva para los usuarios de los puertos y la comunidad marítima en general.

7.15 La delegación de los Estados Unidos apoyó la propuesta, aunque recalcó la importancia de que los puertos cuenten con un sistema de documentación que sienta las bases para las investigaciones periódicas y de que se habiliten mecanismos para determinar la suficiencia de las instalaciones. Los datos recopilados deberán incluir el volumen y los tipos de desechos recibidos y los métodos de eliminación.

7.16 La delegación de Chipre respondió que muchos de los países de la región documentan detalladamente la gestión de desechos en sus puertos y se llevan a cabo inspecciones periódicas para determinar la suficiencia de las instalaciones portuarias de recepción.

7.17 El Comité examinó la propuesta de los Estados ponentes, y encomendó al Grupo de redacción que examinara la información en relación con la "zona del mar Mediterráneo" como zona especial en virtud del Anexo V del Convenio MARPOL y que elaborara un proyecto de resolución MEPC sobre la determinación de la fecha en la cual entraría en vigor la regla 5 1) a) del Anexo V del Convenio MARPOL a fin de designar la "zona del mar Mediterráneo" como zona especial.

Instrucciones para el Grupo de redacción

7.18 El Comité constituyó el Grupo de redacción sobre zonas especiales y ZMES bajo la presidencia de la Sra. Annaliese Caston (Australia) y le encargó que:

- .1 examinará el proyecto de resolución MEPC sobre la designación del monumento marino nacional de Papahānaumokuākea como ZMES basándose en el proyecto de texto que figura en el anexo del documento MEPC 57/7 e incluyera las referencias pertinentes a las medidas de protección correspondientes adoptadas por el MSC 83 (MSC 83/28, anexos 25 y 26); y
- .2 examinará la información relativa a la suficiencia de las instalaciones portuarias de recepción para la "zona del mar Mediterráneo" como zona especial en virtud del Anexo V del Convenio MARPOL y preparará un proyecto de resolución MEPC sobre la determinación de la fecha a partir de la cual entrará en vigor la regla 5 1) a) del Anexo V del Convenio MARPOL con respecto a la "zona del mar Mediterráneo" como zona especial.

Examen del informe del Grupo de redacción

7.19 El Comité, tras examinar el informe del Grupo de redacción (MEPC 57/WP.9) lo aprobó en general y, en particular, adoptó:

- .1 la resolución MEPC.171(57) sobre la designación del monumento marino nacional de Papahānaumokuākea como zona marina especialmente sensible, que figura en el anexo 12; y
- .2 la resolución MEPC.172(57) sobre la determinación de la fecha en que surtirá efecto la regla 5 1) a) del Anexo V del Convenio MARPOL con respecto a la zona especial del mar Mediterráneo, que figura en el anexo 13.

8 INSUFICIENCIA DE LAS INSTALACIONES DE RECEPCIÓN

Plan de acción para abordar la insuficiencia de las instalaciones portuarias de recepción a nivel mundial

8.1 El Comité recordó que el MEPC 55 había aprobado el proyecto de Plan de acción para abordar la insuficiencia de las instalaciones portuarias de recepción a nivel mundial, elaborado durante el FSI 14, en el que se identificaban varias tareas, en relación con las cuales se incluía información general, prioridad, fecha prevista de ultimación y órgano de la OMI encargado de llevarlas a cabo. El MEPC 55 había encargado al Subcomité FSI que continuara avanzando respecto de las tareas descritas en el Plan de acción con la excepción del punto "5.1 – Aspectos reglamentarios – Elaboración de Directrices para el establecimiento de acuerdos regionales sobre las instalaciones portuarias de recepción".

8.2 El Comité también tomó nota de que el MEPC 56 había refrendado la decisión del FSI 15 de constituir un grupo de trabajo por correspondencia, bajo la coordinación de Portugal, para que siguiera avanzando en las tareas con un plazo de ultimación en el Plan de acción fijado en 2008, y presentará un informe al FSI 16, en junio de 2008. En consecuencia, se informará al Comité de los avances logrados respecto del Plan de acción en su 58º periodo de sesiones, en octubre de 2008.

8.3 El Comité recordó que, en relación con el punto 5.1 del Plan de acción, en su 55º periodo de sesiones, tras reconocer que la resolución MEPC.83(44) ya facilitaba orientaciones sobre la cuestión de los acuerdos regionales, había convenido en que no resultaba oportuno adoptar otra resolución MEPC para reconocer que dichos acuerdos permiten cumplir las obligaciones establecidas en el Convenio MARPOL, dado que las reglas pertinentes del Convenio exigen que cada Parte provea instalaciones de recepción y los acuerdos regionales pueden infringir las prescripciones actuales del Convenio MARPOL. Sin embargo, tras reconocer la ventaja de contar con los acuerdos regionales, el MEPC 55 había estado de acuerdo en reconocer los acuerdos como medio de proveer instalaciones receptoras de desechos, y había pedido a los Estados Miembros que dieran su opinión en futuros periodos de sesiones del Comité sobre la mejor manera de institucionalizar los acuerdos regionales mencionados.

8.4 El Comité tomó nota de que no se habían presentado documentos sobre esta cuestión al MEPC 56 ni al MEPC 57.

8.5 En vista de esta situación, el Presidente propuso que volviera a ampliarse el plazo para la presentación de documentos al MEPC 58 pero que, si nuevamente no se recibían documentos, debería suponerse que el Comité estaría de acuerdo con la institucionalización de los acuerdos regionales.

8.6 Varias delegaciones confirmaron su aceptación de la propuesta del Presidente, pero indicaron que no estaban de acuerdo con la aprobación tácita en el supuesto de que no se presentaran documentos. En tal caso, estimaban que debería presentarse una propuesta específica a este respecto al MEPC 58 para su examen. No obstante, otras delegaciones manifestaron su apoyo pleno a la propuesta del Presidente.

8.7 En conclusión, el Comité reiteró su invitación a los Estados Miembros para que presentaran al MEPC 58 documentos sobre los acuerdos regionales con miras a su examen, teniendo presente que el plazo previsto de ultimación del punto 5.1 del Plan de acción estaba fijado en 2008 y que, por tanto, sería necesario adoptar una resolución en esa reunión.

Basura marina e instalaciones portuarias de recepción

8.8 La Internacional Amigos de la Tierra, en su documento MEPC 57/8, examinó las medidas reglamentarias que se han adoptado a fin de reducir la basura marina generadas por los buques. Indicó que los diferentes indicadores apuntan escasos avances, o incluso ninguno, en la solución de los problemas relacionados con la basura marina. Asimismo, propuso que se diera prioridad a las instalaciones portuarias de recepción y a la manipulación de los desechos a bordo de los buques, junto con la concienciación del personal de los buques sobre el medio marino, como medidas a corto plazo para reducir los desechos generados por los buques que entran en contacto con el medio marino.

8.9 Aunque varias delegaciones apoyaron muchos de los puntos planteados en el documento MEPC 57/8, se expresó cierta preocupación con respecto a la propuesta de eliminar las tarifas explícitas en favor de la introducción de un sistema que no tenga ninguna tarifa especial. Se consideró que, como alternativa, la aplicación de tarifas distintas constituía una mejor opción.

8.10 Consciente del valor de muchos de los puntos planteados en el documento MEPC 57/8, el Comité acordó remitirlo al Subcomité FSI para que lo examinara en el contexto de los puntos del Plan de acción para abordar el problema de la insuficiencia de las instalaciones portuarias de recepción.

9 INFORMES DE LOS SUBCOMITÉS

Resultados del NAV 53

9.1 El Comité tomó nota de que el 53º periodo de sesiones del Subcomité de Seguridad de la Navegación (NAV 53) se celebró del 23 al 27 de julio de 2007.

9.2 El Comité también tomó nota de que, en el contexto de la "Determinación y protección de zonas especiales y de zonas marinas especialmente sensibles", los resultados del NAV 53 en relación con las correspondientes medidas de protección para la ZMES del archipiélago de Galápagos y la ZMES del monumento marino nacional de Papahānaumokuākea se habían abordado en relación con el punto 7 del orden del día, y de que no se pedía al Comité que adoptara ninguna otra medida.

Resultados del BLG 12

9.3 El Comité tomó nota de que el 12º periodo de sesiones del Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel (BLG 12) se celebró del 4 al 8 de febrero de 2008.

9.4 Con respecto a las cuestiones urgentes derivadas del BLG 12, el Comité tomó nota de que los puntos relativos a los "Organismos acuáticos perjudiciales en el agua de lastre" y la "Prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques" se habían abordado en relación con los puntos 2 y 4 del orden del día, respectivamente.

9.5 El Comité tomó nota, además, de que los resultados del BLG 12 sobre otras cuestiones de interés para su labor se presentarían al MEPC 58 (octubre de 2008) para su examen.

Resultados del DE 51

9.6 El Comité tomó nota de que el 51º periodo de sesiones del Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque (DE 51) se celebró del 18 al 22 de febrero de 2008.

9.7 El Comité también tomó nota de que los resultados del DE 51 relativos a la labor del Comité se presentarán al MEPC 58 para su examen. A este respecto, el Comité tomó nota de que el DE 51 había ultimado su labor sobre el "Examen de la circular MEPC.1/Circ.511 y de las prescripciones pertinentes de los Anexos I y VI del Convenio MARPOL" y había llegado a un acuerdo acerca del proyecto de enmiendas al Anexo I del Convenio MARPOL, los suplementos de los certificados IOPP, el libro registro de hidrocarburos y las Directrices revisadas sobre sistemas para la manipulación de desechos oleosos en los espacios de máquinas de los buques.

Resultados del DSC 12

9.8 El Comité tomó nota de que el 12º periodo de sesiones del Subcomité de Transporte de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores (DSC 12) se celebró del 17 al 21 de septiembre de 2007 y de que su informe se distribuyó con la signatura DSC 12/19.

9.9 El Comité tomó nota de que, en la circular DSC.1/Circ.54 (Información sobre las enmiendas a las disposiciones relativas a los contaminantes del mar), las fechas del periodo de aplicación voluntaria están comprendidas entre el 1 de enero de 2009 y el 1 de enero de 2010 (MEPC 57/9).

9.10 Al examinar las cuestiones derivadas del DSC 12, el Comité tomó nota de que la decisión del DSC 12 de enmendar el capítulo 3 del Código IMDG era aclarar las prescripciones relativas al "nombre de expedición" establecidas en el Código IMDG como denominación distinta del "nombre técnico correcto" que se exige en el Anexo III del Convenio MARPOL.

9.11 El Comité refrendó las medidas adoptadas por el DSC 12 con respecto a la circular DSC.1/Circ.54: "Información sobre las enmiendas a las disposiciones relativas a los contaminantes del mar", las cuales surtirían efecto a través de la enmienda 34-08 del Código IMDG.

9.12 El Comité también refrendó las medidas adoptadas por el DSC 12 acerca de la circular DSC.1/Circ.55: "Orientaciones relativas a la aplicación del capítulo 2.10 (contaminantes del mar) del Código IMDG (enmienda 33-06)".

10 LABOR DE OTROS ÓRGANOS

10.1 En relación con este punto del orden del día, se presentaron al Comité tres documentos de fondo y un documento informativo, además de un documento conexo (A 25/8/2, del Secretario General), y acordó examinarlos en el orden siguiente:

- .1 Resultados del MSC 83: documento MEPC 57/10;
- .2 Resultados de la labor de la vigésima quinta Asamblea: documento MEPC 57/10/1; y el documento conexo A 25/8/2 sobre el compendio de informes resumidos de auditoría; y
- .2 GESAMP: Informe sobre la marcha de las actividades: documento MEPC 57/INF.8;

10.2 El Comité tomó nota de que el documento MEPC 57/10/2, sobre las cuestiones relativas a los límites entre el Anexo V del Convenio MARPOL y el Convenio y el Protocolo de Londres, se había examinado en relación con el punto 5 del orden del día, puesto que estaba relacionado con el examen del Anexo V del Convenio MARPOL.

RESULTADOS DEL MSC 83

10.3 El Comité tomó nota de que el 83º periodo de sesiones del Comité de Seguridad Marítima se celebró en Copenhague (Dinamarca) del 3 al 12 de octubre de 2007 y de que su informe se distribuyó con la signatura MSC 83/28 y adiciones 1, 2 y 3. En el documento MEPC 57/10 (Secretaría) se informa al Comité de las cuestiones pertinentes para su labor.

10.4 El Comité también tomó nota de que los resultados del MSC 83 sobre las zonas marinas especialmente sensibles (ZMES), el factor humano, la evaluación formal de la seguridad, los programas de trabajo y la aplicación de las Directrices de los Comités se examinaron en relación con los puntos 7, 16, 17, 18 y 19 del orden del día, respectivamente.

10.5 Al examinar el documento MEPC 57/10, el Comité acordó tomar nota, en general, de los resultados del MSC 83 sobre todas las cuestiones pertinentes para la labor del Comité y tener en cuenta las medidas adoptadas por el MSC 83, según proceda, en relación con los puntos pertinentes de su orden del día.

10.6 El Comité tomó nota, en particular, de que el MSC 83 había adoptado medidas sobre las siguientes cuestiones de interés para su labor, tal como se informa a continuación:

- .1 adopción de enmiendas al capítulo VI del Convenio SOLAS acerca de las hojas informativas sobre la seguridad de los materiales para las cargas indicadas en el Anexo I del Convenio MARPOL;
- .2 adopción de una norma de rendimiento de los revestimientos protectores de los espacios vacíos de graneleros y petroleros;
- .3 inclusión de un nuevo punto, con alto grado de prioridad, titulado "Medidas para evitar explosiones en petroleros y quimiqueros que transporten cargas con un bajo punto de inflamación", en el programa de trabajo del Subcomité FP;
- .4 aprobación de la circular MSC-MEPC.2/Circ.7, tras refrendar la decisión del MEPC 56 en el mismo sentido, sobre la facilitación de información acerca de los productos transportados de conformidad con lo dispuesto en el Anexo II del MARPOL y en el código CIQ;
- .5 instrucciones al Subcomité STW para que considere el siniestro del **Cougar Ace** en el contexto de los requisitos de formación relacionados con el cambio del agua de lastre;
- .6 aprobación de la circular MSC-MEPC.4/Circ.2, tras refrendar la decisión del MEPC 56 en el mismo sentido, sobre el Código de buenas prácticas para ayudar a los funcionarios de supervisión a llevar a cabo sus inspecciones; y
- .7 aprobación de una interpretación unificada, muy similar a la de la regla 1.28 del Anexo I del Convenio MARPOL, de la expresión "retrasos imprevistos en la entrega de buques" en el contexto de la regla II-1/3-2 del Convenio SOLAS (Protección contra la corrosión de los tanques de lastre de agua de mar de los petroleros y graneleros); y

- .8 decisión de remitir al FSI 16 para que lo examine en detalle el informe la 2ª reunión del Grupo mixto especial de trabajo FAO/OMI sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y cuestiones conexas (MSC 83/15/1 y MSC 83/INF.12), que se celebró del 16 al 18 de julio de 2007 en la sede de la FAO en Roma.

10.7 Al examinar las medidas cuya adopción se pide al Comité (MEPC 57/10, párrafo 44), el Comité tomó nota de que el MSC 83:

- .1 adoptó la resolución MSC.242(83): Utilización de la información de identificación y seguimiento de largo alcance a efectos de la seguridad y la protección del medio marino;
- .2 refrendó la aprobación por el MEPC 56 de la celebración de una reunión interperiodos del Grupo de trabajo ESPH a finales de 2008; y
- .3 al considerar la invitación del MEPC 56 de examinar una propuesta de la India para aplazar hasta el 1 de enero de 2009 la fecha de aplicación de las enmiendas al código CGrQ (adoptadas mediante la resolución MEPC.144(54)), llegó a la conclusión de que no debería adoptarse ninguna medida porque, de conformidad con lo dispuesto en dicha resolución, los buques debían cumplir las enmiendas al código CGrQ a partir del 1 de agosto de 2007 y, desde un punto de vista jurídico, no se podía modificar la fecha de su aplicación.

10.8 Con respecto a la resolución MSC.242(83) mencionada anteriormente, el Comité, tras tomar nota de la preocupación manifestada por la delegación de Panamá por el hecho de que la resolución también hace referencia a determinados aspectos ambientales, acordó invitar al MSC a que en el futuro consultara las opiniones del Comité antes de adoptar resoluciones similares.

10.9 Al tomar nota de la decisión adoptada por el MSC 83 con respecto a la fecha de aplicación de las enmiendas de 2007 al código CGrQ, adoptadas mediante la resolución MEPC.144(54), en concreto las que se refieren a las prescripciones de protección contra incendios, el Comité reconoció que existía una anomalía, por lo que respecta a la fecha de aplicación, entre esas enmiendas concretas y las enmiendas de 2009 al código CIQ. Dado que no había manera de corregir oportunamente la anomalía desde el punto de vista jurídico, el Comité no adoptó medida alguna al respecto.

10.10 El Comité, con respecto a la cuestión de su anterior refrendo en el MEPC 56 (MEPC 56/23, párrafo 10.40) de la decisión del FSI 15 de iniciar la revisión de las Directrices revisadas para la implantación del Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS) por las Administraciones (resolución A.913(22)), estuvo de acuerdo con la invitación del MSC 83 de modificar su decisión al respecto después de que el MSC 83 opinara que ya no debía encomendarse al Subcomité FSI la revisión, sino que esa tarea debía asignarse al Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano.

10.11 El Comité, además, con respecto a la cuestión de su anterior refrendo en el MEPC 56 (MEPC 56/23, párrafo 10.40), de la decisión del FSI 15 de elaborar enmiendas al Código IGS, incluidas las relativas a las prescripciones para la representación de la gente de mar en las cuestiones de seguridad, estuvo de acuerdo con la invitación del MSC 83 de modificar su decisión al respecto después de que el MSC 83 decidiera encargar al Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano que elaborara dichas enmiendas.

10.12 Tras tomar nota de la decisión del MSC 83 en el mismo sentido, el Comité aprobó la circular MSC-MEPC.3/Circ.2 sobre el Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos, con miras a que el Código pudiera empezar a aplicarse de forma voluntaria antes de su entrada en vigor.

10.13 A este respecto, la delegación de los Estados Unidos indicó que, en consonancia con la declaración que habían hecho en el MSC 83 (MSC 83/28, párrafo 15.16), los Estados Unidos se reservaban su postura sobre el Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos, dado que, lamentablemente, el Código generaba conflictos fundamentales e irreconciliables con aspectos importantes de la legislación interna de los Estados Unidos debido a la inclusión de determinadas disposiciones que no estaban relacionadas directamente con el fomento de la seguridad marítima.

RESULTADOS DE LA VIGÉSIMA QUINTA ASAMBLEA

10.14 El Comité recordó que el vigésimo quinto periodo de sesiones de la Asamblea se celebró en el Royal Lancaster Hotel, Londres, del 19 al 30 de noviembre de 2007, y sus decisiones se publicaron en el documento A 25/5(b)/2. En el documento MEPC 57/10/1 (Secretaría) se informa de las cuestiones de interés para el Comité.

10.15 En este contexto, el Comité también recordó que el 24º periodo de sesiones extraordinario del Consejo se celebró los días 15 y 16 de noviembre de 2007, y los resultados sobre las cuestiones de interés para el Comité habían sido examinados por la Asamblea (el resumen de las decisiones figura en el documento C/ES.24/D); por consiguiente, no se había preparado ningún informe para el presente periodo de sesiones del Comité, ya que la vigésima quinta Asamblea ya había examinado los resultados del C/ES 24.

10.16 Al examinar el documento MEPC 57/10/1, el Comité tomó nota de que la Asamblea había examinado las cuestiones derivadas de los últimos tres periodos de sesiones del Comité (54º, 55º y 56º) que se le habían señalado, y que la Asamblea había tomado nota, entre otras cosas, de las siguientes principales decisiones y medidas adoptadas por el Comité durante el bienio que se examina:

- .1 la adopción de enmiendas a los Anexos I, III y IV del Convenio MARPOL; al Plan de evaluación del estado del buque; a los códigos CIQ y CGrQ y al Protocolo relativo al Convenio de Intervención, 1973;
- .2 la revisión realizada por el Comité del Anexo VI del Convenio MARPOL y del Código Técnico sobre los NO_x con el apoyo del Subcomité BLG, y de que el MEPC 56 había aprobado un nuevo calendario para dicha revisión con miras a que las enmiendas pertinentes se aprobaran en el MEPC 57 y se adoptaran en el MEPC 58;

- .3 los avances realizados en la adopción de medidas de seguimiento de la resolución A.963(23): "Políticas y prácticas de la OMI en materia de reducción de las emisiones de los gases de efecto invernadero procedentes de los buques", incluida la adopción, en el MEPC 55, de un plan de trabajo con un calendario que terminaba en el MEPC 59, para elaborar un sistema de índices de emisión de CO₂, niveles de referencia para las emisiones de CO₂ y métodos técnicos, operacionales y de mercado;
- .4 la decisión del MEPC 56 de actualizar el Estudio de la OMI sobre los gases de efecto invernadero de 2000 con miras a ayudar al Comité a adoptar decisiones bien fundadas para el control de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques;
- .5 la labor en curso respecto de las directrices prescritas en el Convenio BWM; la aprobación de sistemas de gestión del agua de lastre en los que se utilizan sustancias activas; y la disponibilidad de tecnologías para el tratamiento del agua de lastre a fin de elaborar la norma de funcionamiento prescrita en la regla D-2 antes del 1 de enero de 2009;
- .6 los avances realizados en la elaboración del proyecto de convenio internacional para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques; y la aprobación por el Consejo, en su 97º periodo de sesiones, del presupuesto para la conferencia diplomática que se celebrará en 2009 con miras a la adopción del convenio;
- .7 la decisión de fijar al 1 de agosto de 2008 la fecha para que las prescripciones relativas a las descargas en la zona especial de las aguas meridionales de Sudáfrica (Anexo I del Convenio MARPOL) y la zona especial de los Golfos (Anexos I y Anexo V del MARPOL) surtan efecto; así como la aprobación, en principio, de la designación del monumento marino nacional de Papahānaumokuākea (región noroccidental de las islas Hawai) como zona marina especialmente sensible;
- .8 las medidas adoptadas acerca de la revitalización del GESAMP tras su largo periodo de reorganización y examen, y el apoyo importante (1 100 000 dólares de los Estados Unidos) del Organismo Sueco de Desarrollo Internacional (OSDI) para el periodo comprendido entre 2006 y 2008.

Resoluciones adoptadas por la Asamblea

10.17 El Comité tomó nota de que la vigésima quinta Asamblea había adoptado las siguientes resoluciones que se relacionan con la labor del Comité:

- .1 resolución A.996(25): Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI, 2007;
- .2 resolución A.997(25): Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación, 2007;

- .3 resolución A.998(25): Necesidad de creación de capacidad para elaborar e implantar nuevos instrumentos y enmendar los existentes; y
- .4 resolución A.1005(25): Aplicación del Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, 2004.

10.18 El Comité tomó nota, en particular, de que mediante la resolución A.998(25) sobre la necesidad de creación de capacidad, la Asamblea, considerando que la falta de capacidad en los Estados estaba directamente relacionada con el nivel y la calidad de la implantación de los instrumentos existentes o nuevos, había, entre otras cosas:

- .1 recomendado que los comités establezcan un mecanismo para identificar los instrumentos nuevos que requieran la prestación de asistencia técnica antes de su implantación, los asuntos que requieran una atención especial al planificar las actividades de cooperación y asistencia técnica en relación con la implantación de nuevas medidas, y los instrumentos nuevos que requieran una guía simplificada para su implantación; y
- .2 encargado a todos los órganos de la OMI que, bajo la coordinación del Consejo, y en el marco de sus programas de trabajo y de las Directrices sobre organización y método de trabajo, adopten disposiciones que permitan al mayor número de Estados Miembros posible participar activamente en la labor de tales órganos y de sus órganos auxiliares.

10.19 El Comité también tomó nota de que, mediante la resolución A.1005(25) sobre la aplicación del Convenio BWB, la Asamblea había pedido en particular al Comité que:

- .1 mantuviera la resolución sometida a examen;
- .2 revisara o retirase las recomendaciones formuladas en los párrafos 2, 3 y 4 de la resolución, según procediera;
- .3 volviera a examinar en particular, a más tardar en el MEPC 58, la cuestión de los buques regidos por la regla B-3.3 construidos en 2010 y la disponibilidad inmediata de tecnología homologada para que tales buques cumplieran las prescripciones de la norma D-2; y
- .4 informase a la Asamblea en consecuencia.

10.20 El Comité, tras tomar nota de la petición de la Asamblea recogida en el párrafo 10.19.3 anterior, convino en invitar a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones interesadas a que presentaran propuestas ante el MEPC 58 para que éste las examine.

Estrategia y planificación

10.21 El Comité tomó nota del examen por la vigésima quinta Asamblea del Plan estratégico y del Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2008-2009 (A 25/7(b), anexo) y de que, en este contexto, la Asamblea había adoptado:

- .1 la resolución A.989(25): Plan estratégico de la Organización (para el sexenio 2008 a 2013), la cual revocaba la resolución A.970(24) sobre la misma cuestión y contenía una declaración de misión de la Organización, las tendencias, novedades y retos, los principios estratégicos y los indicadores de resultados conexos; y
- .2 la resolución A.990(25): Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2008-2009, la cual revocaba la resolución A.971(24) sobre la misma cuestión y se había elaborado con aportaciones de todos los Comités:

10.22 El Comité tomó nota, en particular, de que en la resolución A.990(25), que trata tanto de las medidas de alto nivel relacionadas con el Plan estratégico de la Organización como de los consiguientes resultados previstos de los Comités durante el bienio 2008-2009, se pedía a los Comités que:

- .1 cuando informen de su labor a la Asamblea y al Consejo durante el bienio 2008-2009, se aseguren de que presenta información sobre los progresos realizados en el cumplimiento de los objetivos de la Organización en relación con los principios estratégicos, las medidas de alto nivel y los resultados previstos para el bienio;
- .2 cuando examinen propuestas para incluir nuevos puntos en el programa de trabajo, se cercioren de que, de conformidad con las Directrices sobre organización y método de trabajo y, si procede, las de sus órganos auxiliares, las cuestiones que vayan a ser tratadas queden dentro del ámbito del Plan estratégico y del Plan de acción de alto nivel;
- .3 examinen y revisen las Directrices sobre organización y método de trabajo a la luz de las directrices elaboradas por el Consejo sobre la aplicación del Plan estratégico y del Plan de acción de alto nivel;
- .4 cuando examinen enmiendas a convenios existentes, en particular si éstos llevan poco tiempo en vigor, tengan plenamente en cuenta las directrices que figuran en la resolución A.500(XII) y presten la debida atención a la exigencia de demostrar, de forma bien documentada, que existe una necesidad imperiosa de elaborar y adaptar normas nuevas o revisar las existentes; y
- .5 cuando formulen recomendaciones para sus programas de trabajo bienales, tengan presente la conveniencia de no programar, salvo en circunstancias excepcionales, más de una conferencia diplomática al año.

10.23 El Comité, tras tomar nota de lo anterior, acordó llevar a cabo sus deliberaciones de conformidad con las peticiones de la Asamblea.

Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI

10.24 El Comité tomó nota de que la vigésima quinta Asamblea, con respecto al documento A 25/8/2, en el que se presenta el compendio de informes resumidos de las ocho auditorías realizadas hasta el momento, había refrendado las medidas propuestas por el Secretario General de distribuir los futuros compendios de informes resumidos de auditoría como documentos, ya sea del Consejo o de la Asamblea, según procediera, y había pedido al MSC y al Comité que examinaran el documento e informasen al Consejo, oportunamente, del resultado de su examen.

10.25 El Comité también tomó nota de que, de conformidad con lo prescrito en el párrafo 7.4.2 de los Procedimientos para el Plan de auditorías, el documento A 25/8/2 contenía el primer compendio de informes resumidos de ocho de las auditorías realizadas durante 2006 y 2007, las cuales se agrupan dentro de las siguientes cuatro categorías: *Generalidades* (conclusiones relativas a la estrategia, organización y sistema jurídico, en este último caso por lo que se refiere principalmente a la incorporación de los instrumentos obligatorios de la OMI en la legislación nacional), *actividades del Estado de abanderamiento*, *actividades del Estado rector del puerto* y *actividades del Estado ribereño*, respectivamente.

10.26 El Comité tomó nota, además, de que las conclusiones ofrecían valiosas lecciones sobre el cumplimiento y la implantación de los 10 instrumentos obligatorios de la OMI que de momento abarca el Plan. Las conclusiones también señalaban los aspectos en los que los Estados, al ejercer sus derechos, satisfacer las obligaciones y cumplir las responsabilidades que se derivan de los instrumentos obligatorios de la OMI pertinentes, se habían quedado cortos o habían encontrado dificultades. No obstante, debía tenerse presente que, en general, en las auditorías se había observado que los Estados Miembros interesados satisfacían en gran medida las obligaciones que les correspondían en virtud de los diversos instrumentos obligatorios.

Medidas cuya adopción pide al Comité la vigésima quinta Asamblea

10.27 El Comité, tras examinar las medidas cuya adopción se le pide en el párrafo 30 del documento MEPC 57/10/1:

- .1 tomó nota de la aprobación por la Asamblea de los informes del Comité sobre sus periodos de sesiones 54º, 55º y 56º, presentados en el documento A 25/11;
- .2 tomó nota de las peticiones de la Asamblea al Comité que figuran en las resoluciones A.996(25), A.997(25), A.998(25) y, en particular, A.1005(25);
- .3 tomó nota de las peticiones de la Asamblea al Comité que figuran en la resolución A.990(25) (Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2008-2009); y
- .4 aceptó remitir el documento A 25/8/2 sobre el compendio de informes resumidos de auditoría al Subcomité FSI para que éste lo examinara, teniendo en cuenta las observaciones y decisiones del Comité, e informase del resultado de dicho examen al Comité en uno de sus futuros periodos de sesiones para que éste, a su vez, informase al Consejo oportunamente.

GESAMP: INFORME SOBRE LA MARCHA DE LAS ACTIVIDADES

10.28 El Comité examinó el documento MEPC 57/INF.8 (Secretaría), el cual contiene un informe sobre la marcha de las actividades del Grupo mixto de expertos sobre los aspectos científicos de la protección del medio marino (GESAMP).

10.29 El Comité tomó nota de que las recientes actividades y logros del GESAMP incluían el establecimiento de una oficina del GESAMP en la sede de la Organización y que el Plan estratégico para un "Nuevo GESAMP", publicado en 2005, proporcionaba el modelo para su revitalización. El Gobierno sueco colabora en la actualidad en la revitalización y modernización de los métodos de trabajo del GESAMP a través de apoyo financiero y la adscripción al GESAMP de un funcionario de la Administración Marítima Sueca que prestará sus servicios a tiempo completo.

10.30 El Comité reconoció que la labor del GESAMP es importante para la OMI, en particular para el MEPC, dado que dos grupos de trabajo bajo los auspicios del GESAMP prestan sus servicios al Comité de forma constante:

- .1 el Grupo de trabajo EHS del GESAMP; y
- .2 el Grupo de trabajo del GESAMP sobre el agua de lastre.

10.31 El Comité tomó nota finalmente de que en septiembre de 2007 el GESAMP constituyó un grupo de tareas especial que llevará a cabo una revisión de las evaluaciones marítimas relacionadas con la contaminación marina en alta mar, incluida la contaminación procedente de los buques y el componente atmosférico; y que el grupo de tareas informaría a los organismos coordinadores del proceso de evaluación de evaluaciones (UNESCO/COI y PNUMA) a más tardar en abril de 2008.

10.32 El Comité expresó su agradecimiento a la Secretaría por esta útil información y a Suecia por su generosa contribución a las actividades del GESAMP.

11 ESTADO JURÍDICO DE LOS CONVENIOS

11.1 El Comité tomó nota de la siguiente información sobre el estado jurídico de los convenios y otros instrumentos de la OMI relacionados con la protección del medio marino, que figura en el documento MEPC 57/11:

- .1 en el anexo 1 figura el estado jurídico, al 11 de diciembre de 2007, de los convenios y otros instrumentos de la OMI relacionados con la protección del medio marino;
- .2 en el anexo 2 figura el estado jurídico del Convenio MARPOL, al 11 de diciembre de 2007;
- .3 en el anexo 3 figura el estado jurídico de las enmiendas al Convenio MARPOL, al 11 de diciembre de 2007;
- .4 en el anexo 4 figura el estado jurídico del Convenio de Cooperación, 1990, al 11 de diciembre de 2007;

- .5 en el anexo 5 figura el estado jurídico del Protocolo de Cooperación–SNPP, 2000, al 11 de diciembre de 2007;
- .6 en el anexo 6 figura el estado jurídico del Convenio AFS, 2001, al 11 de diciembre de 2007; y
- .7 en el anexo 7 figura el estado jurídico del Convenio BWM, 2004, al 11 de diciembre de 2007.

11.2 El Comité tomó nota también de la siguiente información facilitada por la Secretaría desde la publicación del documento MEPC 57/11 el 11 de diciembre de 2007:

- .1 en relación con el anexo 2, sobre el estado jurídico del Convenio MARPOL:
 - .1 Kenya depositó su instrumento de adhesión al Anexo VI del MARPOL el 14 de enero de 2008; y
 - .2 Sierra Leona depositó su instrumento de adhesión al Anexo VI del MARPOL el 10 de marzo de 2008.
- .2 en relación con el anexo 4, sobre el estado jurídico del Convenio de Cooperación, 1990:
 - .1 Albania depositó su instrumento de adhesión el 2 de enero de 2008; y
 - .2 Sierra Leona depositó su instrumento de adhesión el 10 de marzo de 2008.
- .3 en relación con el anexo 5, sobre el estado jurídico del Protocolo de Cooperación–SNPP, 2000:
 - .1 la República de Corea depositó su instrumento de adhesión el 11 de enero de 2008.
- .4 en relación con el anexo 6, sobre el estado jurídico del Convenio AFS, 2001:
 - .1 las Bahamas depositaron su instrumento de adhesión el 30 de enero de 2008; y
 - .2 Hungría depositó su instrumento de adhesión el 30 de enero de 2008;
- .5 en relación con el anexo 7, sobre el estado jurídico del Convenio BWM, 2004:
 - .1 Kenya depositó su instrumento de adhesión el 14 de enero de 2008; y
 - .2 México depositó su instrumento de adhesión el 18 de marzo de 2008.

12 SISTEMAS ANTIINCRUSTANTES PERJUDICIALES PARA BUQUES

12.1 El Comité tomó nota de que el 17 de septiembre de 2007 se habían cumplido las condiciones para la entrada en vigor del Convenio AFS y que dicho instrumento entraría en vigor el 17 de septiembre de 2008. Hasta la fecha, 28 Estados habían ratificado el Convenio, lo que equivale, aproximadamente, al 43,79% de la marina mercante mundial.

Información actualizada acerca del Convenio AFS

12.2 El Comité examinó el documento MEPC 57/12 (Secretaría), en el que se informa de los avances realizados respecto del Convenio AFS, y recordó que el anexo 1 del Convenio AFS estipula que, desde el 1 de enero de 2003, ningún buque aplicará ni reaplicará compuestos organoestánicos que actúen como biocidas en los sistemas antiincrustantes y que, desde el 1 de enero de 2008 los buques: 1) no llevarán dichos compuestos en el casco ni en las partes o superficies externas; o bien 2) llevarán revestimientos que formen una barrera que impida la lixiviación de esos compuestos presentes en los sistemas antiincrustantes no autorizados que se encuentren debajo.

12.3 El Comité tomó nota de que, dado que el Convenio AFS entraría en vigor, con posterioridad a estas fechas, el 17 de septiembre de 2008 en el documento MEPC 57/12 (Secretaría) se había señalado al Comité el asesoramiento prestado por la Oficina Jurídica de la Organización durante la Conferencia AFS de 2001, según el cual se considerará que la aplicación de las disposiciones sobre las dos fechas efectivas, es decir el 1 de enero de 2003 y el 1 de enero de 2008, estipuladas en el anexo 1 del Convenio AFS, cobrarán efecto en la fecha de entrada en vigor del Convenio AFS, es decir, el 17 de septiembre de 2008.

12.4 En este contexto, el Jefe de la Subdivisión de Asuntos Jurídicos de la Organización indicó que el documento AFS/CONF/RD/2, "Acta de las decisiones del Pleno", que contiene el asesoramiento jurídico que proporcionó la Oficina Jurídica de la Organización a la Conferencia AFS y que fue aceptado por la Conferencia AFS, debería considerarse "trabajo preparatorio para el tratado", de conformidad con el artículo 32 (Medios de interpretación complementarios) de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados. Con esta base jurídica, reafirmó las opiniones de la Oficina Jurídica en el sentido de que toda prescripción jurídica que figure en el Convenio AFS debería hacerse efectiva para las Partes solamente a partir de la fecha de su entrada en vigor, es decir, el 17 de septiembre de 2008.

12.5 En el debate que siguió, el Comité tomó nota del apoyo que manifestó un Estado Miembro para el asesoramiento mencionado.

12.6 El observador de la Comisión Europea reiteró su declaración, formulada en periodos de sesiones previos, de que la Unión Europea (UE) se había basado en el Convenio AFS para adoptar, en 2003, la regla (CE) N° 782/2003 sobre la prohibición de los compuestos organoestánicos en los buques, regla que prohíbe la aplicación o reaplicación de compuestos organoestánicos que actúen como biocidas en sistemas antiincrustantes en buques que enarbolan el pabellón de un Estado Miembro de la UE a partir del 1 de julio de 2003. Esta regla también contiene disposiciones que no permiten a ningún buque que tenga aplicado un sistema antiincrustante basado en estaño la entrada a ningún puerto ni terminal mar adentro de la UE a partir del 1 de enero de 2008. En conexión con esto, el Comité tomó nota de que, además de la regla (CE) N° 782/2003, la mayoría de los Estados Miembros de la Unión Europea también habían ratificado el Convenio AFS.

12.7 La delegación de Francia señaló que el asesoramiento que mencionaba dos fechas efectivas, que figura en el documento MEPC 57/12, era en apariencia diferente de la decisión adoptada por el Comité en su 56º periodo de sesiones al examinar el efecto jurídico de las fechas de aplicación que figuran en el Convenio BWM, y sugirió que se examinara esta cuestión a fondo antes de adoptar cualquier decisión.

12.8 La delegación de los Estados Unidos opinó que está bien establecido que un Estado de abanderamiento o un Estado rector del puerto puede implantar disposiciones idénticas a las recogidas en el Convenio para aquellos buques respecto de los cuales el Estado elija ejercer su jurisdicción. Además, la delegación de los Estados Unidos opinó que las fechas fijas que se indican en el Anexo VI del Convenio MARPOL y en el Convenio BWM tienen un significado y un contexto sustancialmente distintos si se comparan con las fechas efectivas del Convenio AFS. Con respecto al Convenio AFS, los Estados Unidos opinaron que sus prescripciones no tienen un efecto jurídico aplicable antes de la entrada en vigor del Convenio y que éste no exige que una Parte aplique dichas disposiciones con carácter retroactivo desde el momento de su entrada en vigor. La delegación de los Estados Unidos hizo hincapié en que las fechas efectivas del Convenio AFS sólo pueden enmendarse mediante los procedimientos de enmienda indicados en el propio Convenio, y en el hecho de que la entrada en vigor para un Estado variará de acuerdo con el momento en el que éste indique oficialmente su intención de regirse por el Convenio. Por último, la delegación de los Estados Unidos informó al Comité acerca de los avances de la legislación nacional hacia la ratificación del Convenio AFS.

12.9 El Comité, tras reconocer lo improbable de que se consensuara la fecha en la que deberían aplicarse las disposiciones relacionadas con las fechas efectivas indicadas en el anexo 1 del Convenio AFS y teniendo presente que los Estados cuentan con sus propios sistemas jurídicos, acordó que cada Estado aplicara dichas disposiciones de conformidad con su legislación nacional.

12.10 A este respecto, el Comité invitó a los Estados Miembros a que facilitaran a la Organización la información relativa a cualquier sistema antiincrustante cuyo uso hayan aprobado, restringido o prohibido en virtud de la legislación nacional, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 9 1) b) del Convenio AFS, así como cualquier otra información sobre la implantación y aplicación del Convenio.

Petición de la aclaración de determinadas disposiciones del Convenio AFS

12.11 El Comité tomó nota de que la IACS había presentado el documento MEPC 57/12/1, en el que se pide la aclaración de determinadas disposiciones del Convenio AFS, incluidas las relativas al reconocimiento y la certificación. En vista de la decisión del Comité respecto de las dos fechas efectivas que figuran en el anexo 1 del Convenio AFS, el observador de la IACS, junto con el Presidente, opinó que no valía la pena continuar examinando esta cuestión.

Asesoramiento provisional sobre la gestión de los flujos de desechos resultantes de la remoción de sistemas antiincrustantes de los buques

12.12 El Comité recordó que había invitado a los Miembros a que elaboraran orientaciones sobre la gestión ambientalmente racional de la aplicación o remoción de sistemas antiincrustantes perjudiciales. El Comité recordó también que el MEPC 56, tras tomar nota de los progresos realizados por el Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos constituido bajo los auspicios del Convenio de Londres sobre la "gestión de los flujos de desechos resultantes de la remoción de sistemas antiincrustantes de los buques", había invitado a la Reunión consultiva de

las Partes Contratantes del Convenio de Londres a que elaborara un informe sobre las mejores prácticas de gestión para que lo examinara el MEPC.

12.13 En este contexto, el Comité tomó nota de la información facilitada en el documento MEPC 57/INF.2 (Secretaría), que contiene asesoramiento provisional sobre la gestión de los flujos de desechos resultantes de la remoción de sistemas antiincrustantes de los buques, y el plan, en virtud del Convenio y el Protocolo de Londres, de ofrecer al MEPC 58 un asesoramiento completo sobre las mejores prácticas de gestión para la remoción de las pinturas antiincrustantes de los buques.

13 FOMENTO DE LA IMPLANTACIÓN Y EJECUCIÓN DEL CONVENIO MARPOL Y DE LOS INSTRUMENTOS CONEXOS

13.1 El Comité examinó los documentos MEPC 57/13 y MEPC 57/13/1, ambos presentados por la Secretaría, en los que se informaba sobre cuestiones relacionadas con el Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS).

13.2 Como complemento de la información incluida en el documento MEPC 57/13, la Secretaría proporcionó una actualización sobre el desarrollo y la situación actual del GISIS. El Comité tomó nota de que en la actualidad son ocho los módulos disponibles para los Miembros de la OMI y siete para el público, a saber: protección marítima, siniestros y sucesos marítimos, organizaciones reconocidas, instalaciones portuarias de recepción, plan de evaluación del estado del buque (CAS), equipo de prevención de la contaminación prescrito por el Convenio MARPOL, identificación de buques y puntos de contacto nacionales.

13.3 El Comité tomó nota además de que los módulos relacionados con la implantación del Convenio MARPOL e instrumentos conexos son los siguientes: instalaciones portuarias de recepción, plan de evaluación del estado del buque (CAS), equipo de prevención de la contaminación prescrito por el Convenio MARPOL y puntos de contacto nacionales. Actualmente se está elaborando un nuevo módulo sobre sustancias químicas a granel, con el propósito de facilitar el cumplimiento de las prescripciones del Anexo II del MARPOL y del código CIQ.

13.4 En el documento MEPC 57/13/1, la Secretaría informa sobre el establecimiento de un módulo de datos sobre el equipo de prevención de la contaminación (PPE), que funciona desde el 1 de febrero de 2008. El Comité tomó nota de que, de conformidad con la decisión del MEPC 54, el módulo PPE almacena datos sobre las siguientes categorías de equipo de prevención de la contaminación que prescribe el Convenio MARPOL y que aprobaron los Gobiernos (las restricciones pertinentes se indican entre paréntesis):

- .1 equipo filtrador de hidrocarburos e hidrocarbúrometros para alarmas de sentinas (MSC.60(33));
- .2 hidrocarbúrometros para el agua oleosa de los tanques de carga (A.586(14));
- .3 detectores de la interfaz hidrocarburos/agua (MEPC.5(XIII));
- .4 instalaciones de tratamiento de aguas sucias (MEPC.2(VI));
- .5 incineradores de a bordo (MEPC.59(33), MEPC.76(40) y MEPC.93(45))

- .6 separadores de sentina de 15 ppm y alarma de sentina de 15 ppm (MEPC.107(49));
y
- .7 hidrocarbúrometros para el agua oleosa de los tanques de carga (MEPC.108(49));
e
- .8 instalaciones de tratamiento de aguas sucias (MEPC.159(55)).

13.5 El Comité tomó nota también de que se informó a los Gobiernos Miembros acerca del establecimiento del módulo PPE por medio de la circular N° 2823, de 1 de noviembre de 2007, y que éste sustituyó a la serie de circulares MEPC.5. El acceso público al módulo permite un acceso de "sólo de lectura" a cualquier persona después de un proceso de registro sencillo. Sin embargo, únicamente los Gobiernos Miembros tienen el derecho de entrar, actualizar, modificar o borrar datos.

13.6 Tras haber tomado nota de la información anterior, el Comité, reconociendo que aún no se había concluido la labor para garantizar que el módulo PPE del GISIS proporciona información fiable, amplia y precisa sobre los PPE aprobados por los gobiernos para beneficio de toda la comunidad marítima, exhortó a los Estados Miembros a que hagan lo posible a fin de mantener actualizada la información sobre los PPE aprobados que está almacenada en la base de datos.

14 MEDIDA DE SEGUIMIENTO DE LA CNUMAD Y DE LA CUMBRE MUNDIAL SOBRE EL DESARROLLO SOSTENIBLE

14.1 El Comité recordó que el MEPC 56, tras tomar nota de que no se habían presentado documentos sobre este punto del orden del día desde el MEPC 52, había examinado una propuesta para suprimir el punto del orden del día, teniendo en cuenta que el párrafo 3.15 de las Directrices sobre organización y método de trabajo del Comité de Seguridad Marítima y el Comité de Protección del Medio Marino y de sus órganos auxiliares (MSC-MEPC.1/Circ.1) establece que el Comité examinará la posibilidad de suprimir un punto del orden del día cuando no se haya recibido ninguna ponencia sobre el mismo durante dos periodos de sesiones consecutivos. El Comité también recordó que el MEPC 56 había acordado postergar tal decisión hasta el actual periodo de sesiones, a la espera de un informe sobre el progreso de las medidas que la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible de 2002 encomendó a la Organización.

14.2 El Comité, al examinar la información que figura en el documento MEPC 57/14 (Secretaría), tomó nota de que las medidas que tratan de la protección del medio marino ya se habían ultimado o incluido en otros puntos del orden del día del Comité. El Comité también tomó nota de que el Plan de acción de alto nivel y las prioridades de la Organización tienen el propósito de realzar la seguridad y protección marítimas y proteger el medio marino de la contaminación, garantizando, por tanto, que no cesen de cumplirse los objetivos de la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible.

14.3 Las delegaciones que tomaron la palabra convinieron en que la información facilitada en el documento MEPC 57/14 es útil, por ejemplo, para evaluar los avances relativos a Johannesburgo +10, en 2012.

14.4 En las deliberaciones posteriores sobre este asunto, el Comité acordó suprimir este punto de su orden del día, señalando que, si era necesario, los documentos que se presentaran sobre el particular podrían examinarse en relación con los puntos titulados "Otros asuntos" o "Labor de otros órganos", según procediera.

15 PROGRAMA DE COOPERACIÓN TÉCNICA

15.1 El Comité recordó que, dada la importancia de las actividades de cooperación técnica en la labor de la OMI, se preparan reseñas actualizadas sobre dichas actividades para el Comité en todos sus periodos de sesiones, e informes completos en los periodos de sesiones de primavera del MEPC en los años en que no se reúne la Asamblea.

15.2 El Comité recordó que, en su 52º periodo de sesiones, había aprobado las prioridades temáticas actualizadas y su propia contribución al Programa integrado de cooperación técnica (PICT) para 2006-2007. Esto constituía la base para la preparación de los componentes relacionados con el medio marino del PICT, en su conjunto, para dicho bienio.

15.3 El Comité recordó que, en su 55º periodo de sesiones, había aprobado su propia contribución al PICT correspondiente a 2008-2009 y encomendado a la Secretaría que ultimara la labor a fin de que la División de Cooperación Técnica de la OMI pudiese incluir sus aportaciones en el PICT, lo cual había sido examinado y refrendado por el Comité de Cooperación Técnica en su 57º periodo de sesiones, celebrado en junio de 2007. Posteriormente, el Consejo de la OMI aprobó el PICT en su conjunto en su 98º periodo de sesiones.

15.4 El Comité examinó cinco documentos preparados por la Secretaría (MEPC 57/15, MEPC 57/15/Corr.1 (inglés solamente), MEPC 57/15/Add.1, MEPC 57/15/1 y MEPC 57/15/2) que abarcan las actividades ejecutadas durante el bienio 2006-2007. En los tres primeros documentos se proporciona un informe sobre la situación de las actividades del PICT relacionadas con la protección del medio marino, llevadas a cabo durante el periodo del 1 de enero de 2006 al 31 de diciembre de 2007. También abarca las actividades realizadas en el marco de otros proyectos importantes y de actividades conexas durante el mismo periodo. Los documentos MEPC 57/15/1 y MEPC 57/15/2 proporcionan, respectivamente, un informe de la situación de las actividades en el marco del proyecto financiado por la CE/MEDA sobre la colaboración EUROMED para la seguridad marítima y la prevención de la contaminación ocasionada por los buques (SAFEMED), y un informe sobre la situación de la implantación del Protocolo del Convenio de Barcelona sobre la cooperación para prevenir la contaminación por los buques y, en situaciones de emergencia, combatir la contaminación del mar Mediterráneo. El Comité tomó nota además de que, al igual que en el pasado, el principal logro radicó principalmente en la formación de funcionarios mediante seminarios/talleres/cursos de instrucción sobre la protección del medio marino, en particular al Convenio de Cooperación y el Convenio MARPOL, la promoción y mejora de la cooperación regional por medio del desarrollo de medidas regionales tales como los planes de acción estratégicos para la implantación del Convenio de Cooperación y del Convenio MARPOL, los planes regionales para contingencias para combatir la contaminación accidental del mar, las directrices para la gestión de los desechos en las operaciones portuarias, etc. En lo que respecta al Convenio de Cooperación, el Comité tomó nota de los importantes logros obtenidos durante el bienio en el marco de la iniciativa mundial OMI/Sector de los hidrocarburos, y especialmente en el marco del proyecto de la iniciativa mundial financiada por la OMI/sector de los hidrocarburos para África central y occidental.

15.5 El Comité recordó que en su 56º periodo de sesiones había sido informado del resultado satisfactorio de la propuesta que la OMI presentó al Fondo para el Medio Ambiente Mundial con objeto de implantar el proyecto de asociaciones GloBallast, en cooperación con el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD). Las asociaciones GloBallast, se basarán en el proyecto piloto GloBallast y se centrarán en la implantación del Convenio sobre la gestión del agua de lastre, ayudando a los países en desarrollo a promulgar reformas institucionales, políticas y jurídicas. El proyecto incluirá 13 países asociados principales de cinco subregiones de alta prioridad, a saber, el Caribe, el Mediterráneo, el Mar Rojo y el golfo de Adén, la costa del Pacífico de América del Sur y la costa occidental de África. También el Comité recordó que en el marco del proyecto también se habían incluido actividades regionales para la creación de capacidad especializada en la región del Pacífico Sur. Además, los países Miembros de las seis subregiones referidas que hayan expresado oficialmente su interés en participar en el proyecto serán invitados a integrarse a las actividades de creación de capacidad regional.

15.6 El Comité recordó asimismo que, tras recibir la delegación de atribuciones para ejecutar el proyecto, la OMI y el PNUD suscribieron un acuerdo para la ejecución del proyecto, el 17 de septiembre de 2007. Inmediatamente se estableció una unidad de coordinación del proyecto tras haberse contratado a un asesor técnico superior. La unidad de coordinación del proyecto ha logrado avances significativos en lo que respecta a la constitución de un grupo de tareas sobre el proyecto mundial y el inicio de la ejecución de varias actividades, incluidos los programas de formación regional. El Comité tomó nota de que la reunión inicial del proyecto y la primera reunión del Grupo de tareas sobre el proyecto mundial se celebraron del 26 al 28 de marzo de 2008 en la OMI. Asistieron a la reunión del Grupo de tareas sobre el proyecto mundial delegados de los países líderes de asociaciones, organizaciones de coordinación regional y otros asociados estratégicos. Se acordó un plan de implantación del proyecto detallado para el presente proyecto de cinco años y se estableció un plan de trabajo para el bienio 2008-2009.

15.7 El Comité tomó nota de la labor importante que está desarrollando la OMI, en colaboración con el sector, en relación con el proyecto de Iniciativa mundial OMI/sector para África central y occidental. El Comité también tomó nota de que el proyecto está cofinanciado por las dos organizaciones y que la FIDAC y la ITOPF facilitaban apoyo en especie, así como otros Estados Miembros de la OMI, incluidos los propios países beneficiarios. El proyecto, que ya está en su segundo año, ha contribuido a reforzar la capacidad en materia de respuesta de los países de la región de África occidental y central y por tanto ha ayudado en el proceso de constituir acuerdos de colaboración regionales en África occidental y central en el campo de la preparación y lucha contra la contaminación del mar.

15.8 El Comité también tomó nota de que están muy avanzadas las consultas entre la OMI y el sector para elaborar un proyecto similar a la Iniciativa mundial, enfocado a los países de la región del sudeste asiático.

15.9 El Secretario General presentó a la Sra. Mónica Mbanefo como nueva Directora de la División de Cooperación Técnica, tras la jubilación del Sr. David Edwards. Al hacerlo el Secretario General hizo hincapié en la importancia de la labor de la División de Cooperación Técnica, incluida la contribución de la OMI a la labor del Sistema de Naciones Unidas, en su conjunto, en la consecución de los Objetivos de Desarrollo del Milenio. Se refirió a la decisión adoptada por la Organización de poner especial importancia en las necesidades marítimas de África.

15.10 La Directora de la División de Cooperación Técnica subrayó los resultados más importantes del 57º periodo de sesiones del Comité de Cooperación Técnica (TC 57). El Comité tomó nota de que el nuevo PICT correspondiente al bienio de 2008-2009 ya se había aprobado y que éste comprendía 14 programas, siete regionales y siete mundiales, incluido un nuevo programa mundial para apoyar a los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID) y a los países menos adelantados (PMA). El Comité también tomó nota de la aprobación en el TC 57 de una estrategia para la financiación a largo plazo del PICT, en la que se reconoce la importancia de la actuación conjunta de los Estados Miembros, las organizaciones intergubernamentales, las organizaciones no gubernamentales y la Secretaría por lo que respecta a conseguir que aumente la financiación externa del PICT, a la vista de la creciente demanda impuesta en el Fondo de Cooperación Técnica.

15.11 Se informó al Comité de que, por lo que se refiere a las fuentes de financiación de las actividades de cooperación técnica, incluidos los proyectos importantes, aproximadamente el 50% del total de los gastos en 2007 correspondió a actividades relacionadas con la protección del medio marino. Esto reflejaba el interés de los donantes en los programas de protección medioambiental y la confianza en la OMI y, en especial, en la capacidad de la División del Medio Marino de redactar y gestionar proyectos de gran escala relativos a la protección del medio ambiente. El Comité también tomó nota de la organización de un ejercicio de evaluación de resultados del PICT, que abarca el periodo de 2004 a 2007, cuyos resultados se presentarán en el TC 58.

15.12 Por último el Comité tomó nota de un resultado importante del TC 57 relativo al refrendo de un documento refundido en el que se demuestra el vínculo conceptual entre los objetivos del PICT y los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM) pertinentes, en especial el pertinente a "garantizar la sostenibilidad ambiental" – ODM 7. A estos efectos la Asamblea de la OMI en su vigésimo quinto periodo de sesiones, en noviembre de 2007, aprobó una resolución sobre este vínculo.

15.13 Muchas delegaciones felicitaron a la nueva Directora de la División de Cooperación Técnica, deseándole todo tipo de parabienes en su nuevo puesto. Una delegación observó que se debería prestar la debida atención a otras regiones, además de atender de forma especial las necesidades en materia de asistencia técnica de África. Otra delegación resaltó el apoyo técnico necesario en el proceso de renovación en curso de sus puertos nacionales, incluida la disponibilidad de instalaciones portuarias de recepción.

15.14 La delegación de Suecia recordó la larga tradición de su país de apoyar el Programa de cooperación técnica de la Organización e instó a otros países y organizaciones donantes a que incrementasen o mantuviesen sus contribuciones y apoyo al PICT. Hizo hincapié en la iniciativa "Unidos en la acción" para reforzar la coherencia de todo el sistema de las Naciones Unidas y en la importancia de la coordinación entre el Programa de Cooperación Técnica de la OMI y los de otros organismos del sistema de las Naciones Unidas.

15.15 La delegación de la Federación de Rusia agradeció a la Secretaría la labor desarrollada y los documentos, que contenían gran información, preparados en relación con este punto del día. Agradeció especialmente al Sr. David Edwards, antiguo Director de la División de Cooperación Técnica, su apoyo durante el bienio pasado. La delegación informó al Comité de su participación en muchas actividades de cooperación técnicas de la OMI en relación con el Convenio de Cooperación–SNPP y la gestión del agua de lastre en el Pacífico occidental, Mar Negro y mar Caspio. La delegación también manifestó su disposición a participar, y prestar apoyo, en todos

los cursos de la OMI sobre el Convenio de Cooperación-SNPP que se celebren en el Pacífico occidental, Mar Negro y el mar Caspio.

15.16 En relación con la información facilitada por la Secretaría sobre las novedades con respecto al Programa de asociaciones GloBallast, las delegaciones de Argentina, Barbados, Croacia, Egipto, República Islámica del Irán, Tailandia, Turquía y Venezuela agradecieron a la Organización su apoyo en sus labores para dar respuesta a la cuestión de las especies acuáticas invasivas. Expresaron su apoyo, voluntad y compromiso de continuar participando en las actividades de cooperación técnica de la OMI en este campo y especialmente en las previstas dentro del campo del Programa de asociaciones GloBallast. La delegación de Venezuela se ofreció a poner a disposición de los Estados Miembros sus instalaciones científicas en la Isla de Aves, especialmente las proyectadas para investigar la cuestión de las especies acuáticas invasivas.

15.17 La delegación de la Comisión Europea felicitó al REMPEC y la OMI por su éxito en la implantación de la primera fase del proyecto SAFEMED. Dicha delegación también anunció que, a raíz de la firma del acuerdo entre la OMI y la Comisión Europea a finales de 2007, la CE ha financiado una segunda fase del proyecto que se iniciará en 2009 y terminará en 2011, con un presupuesto de 5,5 millones de euros.

15.18 La delegación de la India facilitó información sobre el seguimiento de la fase piloto del proyecto Globallast y, en particular, sobre la elaboración de una herramienta de gestión electrónica, un formulario de gestión de las aguas de lastre, que se ofreció a compartir gratuitamente con los Estados Miembros interesados. Dicha delegación también informó al Comité de que el Gobierno de la India ha asignado 16,5 millones de dólares de los Estados Unidos para la financiación de las inspecciones iniciales y la evaluación de riesgos de cocho puertos principales de la India y para la financiación de instalaciones adecuadas de prueba de los sistemas de tratamiento del agua de lastre. La India se ofreció a compartir sus conocimientos técnicos con los países que participen en el nuevo Programa de asociación Globallast.

15.19 En el contexto de las numerosas intervenciones de los delegados, el Secretario General agradeció a la Federación de Rusia las amables palabras que dedicó al Sr. David Edwards y le aseguró que se encargará de transmitir personalmente dichas palabras de agradecimiento al Sr. Edwards. Asimismo, señaló que en lo que respecta a las actividades de cooperación técnica, la OMI colabora estrechamente con otras organizaciones gemelas del sistema de las Naciones Unidas, como aboga el Secretario General de las Naciones Unidas, y en virtud de la iniciativa "Unidos en la acción". En este contexto, se refirió a la Junta de los Jefes Ejecutivos del Sistema de las Naciones Unidas para la Coordinación (JJE), en la que se reúnen regularmente los Jefes de las agencias, fondos y programas de las Naciones Unidas bajo la presidencia del Secretario General, para examinar las cuestiones de coordinación y cooperación entre las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas.

15.20 El Presidente señaló al Comité el hecho de que los programas que constituyen el Programa integrado de cooperación técnica de la OMI pueden ejecutarse solamente si se garantiza la financiación necesaria procedente de las fuentes internas de la OMI y/o de contribuciones de donantes externos. El Presidente expresó su agradecimiento por todas las contribuciones económicas y en especie al PICT, e invitó a los Estados Miembros y las organizaciones internacionales a continuar y, si es posible, incrementar su apreciado apoyo a las actividades de cooperación técnica de la OMI, a fin de que se pueda llevar a cabo con éxito dicho programa.

15.21 El Comité tomó nota de la información facilitada con respecto a la implantación de las actividades de cooperación técnica para el periodo de julio de 2006 a marzo de 2007.

16 INFLUENCIA DEL FACTOR HUMANO

16.1 El Comité recordó que el MSC y el MEPC habían convenido en que el Grupo de trabajo mixto MSC/MEPC sobre el factor humano se reuniría al menos una vez al año, preferiblemente en periodos de sesiones alternos del MSC y el MEPC tras las consultas entre los Presidentes de ambos Comités.

16.2 El Comité recordó que el Grupo mixto de trabajo se había reunido durante el MEPC 56 (julio de 2007), que en ese periodo de sesiones se había examinado y aprobado su informe (MEPC 56/WP.8) y que en el MSC 83 (octubre de 2007) también se había aprobado dicho informe (MSC 83/16).

16.3 El Comité tomó nota de que en los párrafos 30 a 34 del documento MEPC 57/10 figuraba el resultado del MSC 83 sobre el informe del Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC. A este respecto, el Comité tomó nota de la decisión coincidente del MSC 83 sobre lo siguiente:

- .1 el plan de acción actualizado que figura en la Estrategia de la Organización para abordar el factor humano;
- .2 la circular MSC-MEPC.7/Circ.5: "Directrices para la implantación operacional del Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS) por las compañías"; y
- .3 la circular MSC-MEPC.7/Circ.6: "Orientaciones sobre la titulación, formación y experiencia necesarias para desempeñar la función de persona designada en virtud de lo dispuesto en el Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS)".

16.4 El Comité tomó nota de que se habían distribuido las circulares MSC-MEPC.7/Circ.5 y MSC-MEPC.7/Circ.6.

16.5 El Comité también tomó nota de que, tras haber recordado la aclaración del Presidente del MEPC, el MSC 83 había convenido en lo siguiente:

- .1 el Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano debía proseguir su labor de conformidad con la Estrategia de la Organización para abordar el factor humano (MSC-MEPC.7/Circ.4);
- .2 por el momento no existía una necesidad imperiosa de constituir un grupo mixto de trabajo OIT/OMI para abordar las cuestiones relativas a la formación de la gente de mar, sus horas de trabajo y de descanso, el nivel de las dotaciones, la fatiga de la gente de mar y su desarrollo profesional, dado que el Subcomité STW ya trata dichos asuntos de forma regular; y

- .3 no resultaba apropiado constituir el grupo mixto de trabajo OIT/OMI propuesto con un mandato tan amplio y abierto, y que, en el futuro, cuando se preparen o se examinen otras propuestas o textos técnicos sobre cuestiones que sean de la competencia técnica de ambas organizaciones, podría establecerse, si es necesario, un grupo mixto especial de trabajo OIT/OMI con un mandato específico para cada caso a fin de abordar debidamente el factor humano de forma tripartita.

16.6 El Comité tomó nota de que la próxima reunión del Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano tendría lugar en mayo de 2008 durante el MSC 84. Se informará al MEPC 58 de los resultados de dicha reunión.

17 EVALUACIÓN FORMAL DE LA SEGURIDAD

17.1 El Comité recordó que el MEPC 56 había observado que la cuestión que debía examinarse en el contexto de las Directrices relativas a la evaluación formal de la seguridad, y que era de interés para su labor era el proyecto de criterios de evaluación del riesgo ambiental.

17.2 El Comité también recordó que cuando había deliberado sobre esta cuestión en el MEPC 56, varias delegaciones habían reconocido que era necesario llevar a cabo un análisis más profundo de la propuesta de criterios de evaluación del riesgo ambiental, a efectos de la evaluación formal de la seguridad (EFS), antes de que dichos criterios se incluyeran en las Directrices de la OMI relativas a la EFS (MSC/Circ.1023-MEPC/Circ.392).

17.3 En este contexto, el MEPC 56 había reconocido que los criterios de evaluación del riesgo ambiental estaban aún en curso de elaboración y que se disponía de una experiencia limitada sobre su aplicación práctica. Por consiguiente, el Comité había convenido en que sería importante adquirir experiencia práctica en lo referente a los criterios de aceptación del riesgo y la relación costo-beneficio con el fin de establecer los criterios y los valores umbral que se utilicen para la toma de decisiones.

17.4 Tras tomar nota de que era necesario proseguir la labor sobre este punto, y efectuar más investigación, el MEPC 56 había acordado constituir un grupo de trabajo por correspondencia coordinado por Grecia^{*}, con el siguiente mandato:

- .1 examinar el proyecto de criterios de aceptación del riesgo ambiental, que figura en el anexo 3 del documento MEPC 55/18, teniendo en cuenta el documento MEPC 56/18/1 (Grecia) y las observaciones formuladas en el Pleno, con miras a ultimar dichos criterios; y
- .2 presentar un informe por escrito al MEPC 57.

^{*} **Coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia:**

Sr. Harilaos N. Psaraftis
Laboratory for Maritime Transport
Division of Ship Design and Maritime Transport
School of Naval Architecture and Marine Engineering
National Technical University of Athens
Iroon Polytechniou 9
Zografou 15773 Grecia
Teléfono: +302107721403
Facsímil: +302107721408
Correo electrónico: hnpasar@mail.ntua.gr

17.5 El Comité también recordó que el MSC 83 (3 a 12 de octubre de 2007), tras tomar nota de que el MEPC 57 llegaría a una conclusión sobre los criterios de aceptación del riesgo ambiental y que se presentarían otros documentos en periodos de sesiones futuros, había aceptado mantener el punto en el orden del día provisional del MSC 84, y había invitado a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran propuestas y observaciones para seguir mejorando las Directrices relativas a la EFS y las Orientaciones para el uso del Proceso de análisis del factor humano (PAFH).

17.6 Al presentar el documento MEPC 56/17 en nombre del Grupo de trabajo por correspondencia, Grecia explicó tanto el método de trabajo como la labor realizada por el Grupo en el lapso interperiodos. Con respecto a lo primero se señaló que había habido dos rondas de ponencias en el Grupo y que también se había creado un sitio en la Red para las ponencias y material de apoyo, el cual se mantenía para facilitar el intercambio de opiniones entre los miembros del Grupo de trabajo por correspondencia.

17.7 El Presidente del Grupo de trabajo por correspondencia, al informar sobre la labor realizada, señaló que si la expresión "criterios de aceptación del riesgo ambiental" se interpreta en un contexto amplio, el análisis debería incluir no solamente los derrames de las cargas transportadas por los petroleros, sino también los derrames de fueloil utilizado como combustible de cualquier buque, los residuos de los astilleros y el reciclaje de buques, el agua de lastre, los revestimientos, las basuras, las aguas sucias, las emisiones de gases, el ruido, los materiales radiactivos y otros materiales potencialmente peligrosos, la biocontaminación, los productos químicos, otras cargas peligrosas, etc. No obstante, a la luz del mandato del Grupo que figura en los documentos MEPC 55/18 y MEPC 56/18/1, el alcance del análisis se limita centrándose fundamentalmente en la contaminación por hidrocarburos. Sin embargo, quedaba entendido de manera implícita que el análisis no debería limitarse a los "derrames de la carga" de los petroleros, sino también incluir la contaminación por hidrocarburos causada por los derrames de fueloil utilizado como combustible por cualquier tipo de buque.

17.8 El Presidente del Grupo de trabajo por correspondencia señaló además que se había realizado grandes progresos, pero que todavía había opiniones divergentes sobre algunas cuestiones clave que requerían un examen más a fondo, en particular:

- .1 el establecimiento de un índice de gravedad adecuado en la etapa de determinación de los peligros;
- .2 determinar el "coste de evitar un derrame (CATS)" u otro criterio alternativo garantizaría la calidad necesaria para la adopción de decisiones; y
- .3 los límites aceptables de la zona ALARP (tan bajo como sea razonablemente posible), la pendiente del diagrama F-N y determinar cuál es la variable del eje horizontal.

17.9 Todas las delegaciones que intervinieron estuvieron de acuerdo en que la labor del Grupo de trabajo por correspondencia no debía considerarse el fin mismo del análisis de los criterios del riesgo ambiental en la EFS y que, teniendo en cuenta la complejidad del asunto, debería darse más tiempo al Grupo para que condujera su labor a una conclusión lógica. A este respecto, la Federación de Rusia expresó su deseo de formar parte del Grupo.

17.10 La delegación de los Países Bajos se mostró partidaria de la utilización del volumen del derrame en la definición del índice de riesgo y de los criterios CATS. Dicha delegación hizo hincapié en que era muy importante obtener experiencia con los citados índice y criterios.

17.11 La delegación del Reino Unido subrayó que era necesario que los criterios de evaluación del riesgo ambiental para la EFS incluyeran todas las emisiones y efectos en el medio ambiente causados por el transporte marítimo, dadas las cuestiones actuales o previstas a las que se dedicaban los legisladores. A este respecto, informó al Comité de que el Reino Unido había realizado un proyecto de investigación y que deseaba compartir los resultados de dicho proyecto con los miembros del Grupo de trabajo por correspondencia a fin de concebir unos criterios de evaluación del riesgo ambiental que incluyeran todos los efectos en el medio ambiente causados por el transporte marítimo para la elaboración de la EFS durante los ciclos de vida de los buques. Ese informe está disponible en http://www.mcga.gov.uk/c4mca/final_report_rp_591-2.pdf.

17.12 Al término de sus deliberaciones, el Comité tomó nota de que debido al tiempo limitado del que disponía el Grupo de trabajo por correspondencia, la labor no pudo terminarse en el lapso interperiodos y se necesitaba continuarla. Por consiguiente, convino en proseguir la labor del Grupo de trabajo por correspondencia (coordinado por Grecia) con el siguiente mandato:

- .1 examinar el proyecto de criterios de aceptación del riesgo ambiental, que figura en el anexo 3 del documento MEPC 55/18, teniendo en cuenta el documento MEPC 57/17, otros documentos sobre la cuestión examinados en anteriores periodos de sesiones y las observaciones formuladas en el Pleno, con objeto de ultimar dichos criterios; y
- .2 presentar un informe por escrito al MEPC 58.

17.13 En vista de la labor que debe aún llevarse a cabo, el Comité acordó solicitar al MSC que mantenga este punto en el orden del día provisional del MSC 85.

18 PROGRAMA DE TRABAJO DEL COMITÉ Y DE SUS ÓRGANOS AUXILIARES

Propuesta de un nuevo punto sobre medidas para reducir al mínimo el riesgo de colisión entre buques y cetáceos

18.1 El Comité tomó nota del documento presentado por Australia, Bélgica, Italia, UICN, IFAW y la Secretaría conjunta del PNUMA/Convención de Bonn/ASCOBANS (MEPC 57/18/2) sobre la propuesta de elaborar un documento guía de la OMI para que los Gobiernos Miembros lo utilicen al tratar la cuestión de las colisiones entre buques y cetáceos y de incluir esta cuestión como punto nuevo del orden del día del Comité.

18.2 Al respecto, el Comité tomó nota de que el Presidente, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2.20 de las Directrices del Comité (MSC-MEPC.1/Circ.1), realizó una evaluación preliminar de la propuesta de nuevo punto del programa de trabajo presentada por Australia, Bélgica, Italia, UICN, IFAW y la Secretaría conjunta del PNUMA/Convención de Bonn/ASCOBANS (MEPC 57/WP.3, anexo).

18.3 En el debate posterior, el Comité tomó nota de que algunas delegaciones habían manifestado su preocupación por la falta de información relativa, por ejemplo, a estadísticas sobre colisiones entre buques y cetáceos y sus consecuencias, que también deberían presentarse para justificar la propuesta. No obstante, la mayoría de las delegaciones que hicieron uso de la

palabra manifestó su respaldo a la propuesta formulada por Australia, Bélgica, Italia, OICN, IFAW y la Secretaría conjunta del PNUMA/Convención de Bonn/ASCOBANS relativa a la inclusión de un punto nuevo en el orden del día del Comité.

18.4 El Presidente informó al Comité de que la participación del MSC y de sus órganos auxiliares en los diversos aspectos de la propuesta sobre las medidas destinadas a reducir al mínimo el riesgo de colisión entre buques y cetáceos dependería de la información que faciliten los Gobiernos Miembros en el próximo periodo de sesiones del Comité.

18.5 El Comité, tras examinar la propuesta y las observaciones formuladas por las delegaciones, aprobó la inclusión de un punto nuevo de alta prioridad titulado "Elaboración de un documento guía para reducir al mínimo el riesgo de colisión entre buques y cetáceos" en el orden del día del MEPC 58 (octubre de 2008), asignándole 2010 (tres periodos de sesiones) como plazo previsto de ultimación. A continuación, el Comité invitó a los Gobiernos Miembros a que presentaran los documentos oportunos al MEPC 58 para su examen.

18.6 Los Estados Unidos informaron al Comité de que presentarían al MEPC 58 un documento sobre las colisiones entre buques y cetáceos en relación con el punto nuevo del orden del día.

Programa de trabajo y orden del día provisional de los Subcomités BLG y FSI

18.7 El Comité recordó que el MSC 83 (3 a 12 de octubre de 2007) tomó nota de que el MEPC 56 había acordado incluir en el programa de trabajo del Subcomité BLG un punto de alta prioridad titulado "Elaboración de medidas internacionales para reducir a un mínimo la traslocación de especies acuáticas invasoras debida a la contaminación biológica de los buques", fijando 2010 como plazo para su ultimación (MSC 83/28, párrafo 25.3).

18.8 El Comité tomó nota de que el MSC 83 revisó y aprobó el programa de trabajo del Subcomité BLG y el orden del día provisional del BLG 12 con los cambios que se indican más abajo, y pidió a la Secretaría que informara al MEPC en consecuencia (MSC 83/28, párrafos 25.6 a 25.10):

- .1 incluyó un punto de alta prioridad titulado "Prescripciones de seguridad para los buques que transporten pellets de hidrato de gas natural", asignando tres periodos de sesiones para su ultimación, y encargó al Subcomité BLG que incluyera el punto en el orden del día provisional del BLG 13;
- .2 incluyó un punto de alta prioridad titulado "Revisión del Código CIG", fijando en 2010 el plazo previsto para su ultimación, en colaboración con los subcomités FP, DE, SLF y STW, según sea necesario y cuando lo solicite el Subcomité BLG, y encargó al Subcomité BLG que incluyera el punto en el orden del día provisional del BLG 12; y
- .3 incluyó un punto de alta prioridad titulado "Examen de la Recomendación relativa a las hojas informativas sobre la seguridad de los materiales para las cargas que figuran en el Anexo I del Convenio MARPOL y el fueloil para usos marinos", fijando en 2008 el plazo previsto para su ultimación, y encargó al Subcomité BLG que incluyera el punto en el orden del día provisional del BLG 12.

18.9 El Comité recordó que, en relación con el punto 9 de su orden del día, había tomado nota de que el BLG 12 (4 a 8 de febrero de 2008), en vista de los avances registrados, incluida la ultimación de la labor relativa a algunos puntos o los cambios en los plazos previstos, propuso algunas enmiendas al programa de trabajo del Subcomité BLG y al orden del día provisional del BLG 13 con miras a que las aprobara el Comité (BLG 12/17, párrafo 14.1 y anexo 10), incluidos los siguientes puntos adicionales:

- .1 un punto de alta prioridad titulado " Examen de los instrumentos no obligatorios pertinentes como consecuencia de las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL y al Código Técnico sobre los NO_x", fijando en 2010 el plazo previsto para su ultimación; y
- .2 un punto de alta prioridad titulado "Enmiendas al Anexo I del Convenio MARPOL sobre la utilización y el transporte de hidrocarburos pesados a bordo de los buques en la zona del Antártico", fijando en 2010 el plazo previsto para su ultimación.

18.10 El Comité estuvo de acuerdo con los cambios acordados por el MSC 83 sobre el programa de trabajo del Subcomité BLG y el orden del día provisional del BLG 12.

18.11 El Comité aprobó, a reserva de que el MSC 84 adopte la misma decisión, el programa de trabajo revisado del Subcomité BLG y el orden del día provisional del BLG 13, incluidos los cambios propuestos por el BLG 12 (BLG 12/17, anexo 10). El programa de trabajo revisado del Subcomité BLG y el orden del día provisional del BLG 13 se incluyen en el anexo 14.

18.12 El Comité tomó nota de que el MSC 83 había revisado y aprobado el programa de trabajo del Subcomité FSI y el orden del día provisional del FSI 16, en el que se incluyó un punto con plazo indefinido titulado "Examen del Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI", y había pedido a la Secretaría que informara al Comité en consecuencia (MSC 83/28, párrafos 25.27 a 25.29).

18.13 El Comité aprobó el programa de trabajo del Subcomité FSI y el orden del día provisional del FSI 16 y pidió a la Secretaría que informara al MSC en consecuencia. El programa de trabajo revisado del Subcomité FSI y el orden del día provisional del FSI 16 figuran en el anexo 15

Programas de trabajo de los subcomités DSC, NAV y DE que guardan relación con cuestiones ambientales

18.14 El Comité tomó nota de que el MSC 83 había revisado y aprobado los programas de trabajo de los subcomités DSC, NAV y DE (MSC 83/28, sección 25 y anexo 38).

18.15 El Comité aprobó, a reserva de que el MSC 84 adopte la misma decisión, los puntos de los programas de trabajo de los subcomités DSC, NAV y DE que guardan relación con cuestiones ambientales, que figuran en el anexo 16.

Puntos que procede incluirse en el orden del día del Comité para sus próximos tres periodos de sesiones

18.16 El Comité aprobó los puntos que procede incluir en los órdenes del día del MEPC 58, MEPC 59 y MEPC 60 (MEPC 57/WP.2), que figuran en el anexo 17.

Fechas de celebración del MEPC 58, MEPC 59 y MEPC 60

18.17 El Comité tomó nota de que el MEPC 58 se celebraría del 6 al 10 de octubre de 2008 y de que está previsto que el MEPC 59 se celebre del 6 al 10 de julio de 2009 y que el MEPC 60 lo haga en marzo de 2010.

Grupos de trabajo/examen/redacción del MEPC 58

18.18 El Comité acordó, en principio, constituir en el MEPC 58 los siguientes grupos de trabajo/examen/redacción:

- .1 Grupo de trabajo sobre cuestiones relacionadas con las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques;
- .2 Grupo de examen sobre las tecnologías relativas al agua de lastre;
- .3 Grupo de redacción sobre el reciclaje de buques; y
- .4 Grupo de redacción de enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL y el Código Técnico sobre los NO_x.

Grupos de trabajo por correspondencia

18.19 El Comité acordó constituir los grupos de trabajo por correspondencia interperiodos indicados a continuación, que presentarán sus informes al MEPC 58:

- .1 Grupo de trabajo por correspondencia sobre cuestiones relacionadas con las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques;
- .2 Grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen del Anexo V del Convenio MARPOL;
- .3 Grupo de trabajo por correspondencia sobre los criterios de evaluación del riesgo ambiental; y
- .4 Grupo de trabajo por correspondencia sobre el reciclaje de buques.

Reuniones interperiodos

18.20 El Comité aprobó la celebración de las reuniones interperiodos de los grupos siguientes:

- .1 Grupo de trabajo sobre el reciclaje de buques, que se reunirá la semana anterior al MEPC 58 e informará a este último;
- .2 Grupo técnico sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP, que se reunirá la semana anterior al MEPC 58 e informará a este último;

- .3 Grupo de trabajo sobre cuestiones relacionadas con los gases de efecto invernadero, que se reunirá del 23 al 27 de junio de 2008; y
- .4 Grupo de trabajo ESPH, que se reunirá del 27 al 31 de octubre de 2008.

19 APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DE LOS COMITÉS

19.1 El Comité tomó nota de que los Presidentes del MSC, el MEPC y los subcomités se habían reunido el 8 de octubre de 2007 durante el MSC 83 con el propósito de aumentar al máximo la eficiencia y eficacia de los comités y subcomités, incluido el examen del número de grupos de trabajo y de redacción y la evaluación de los nuevos puntos del programa de trabajo con respecto al Plan estratégico y al Plan de acción de alto nivel.

Informe de la reunión de Presidentes de 2007 y decisiones pertinentes del MSC 83

19.2 El Comité examinó el informe de la reunión de Presidentes de 2007 (MEPC 57/19), junto con los resultados del MSC 83 con respecto a dicho informe (MEPC 57/19/1), y tras tomar nota de que el MSC 83 había refrendado todas las cuestiones que figuran en dicho informe, adoptó las medidas siguientes:

- .1 aceptó las recomendaciones relativas al número de grupos de las reuniones;
- .2 aceptó cambiar el plazo para la presentación de documentos informativos voluminosos, si se presentan en formato electrónico, de 13 a 9 semanas, y enmendar las Directrices de los Comités en consecuencia;
- .3 tomó nota de la información sobre la reunión de los Presidentes del MSC, MEPC, Comité Jurídico, Comité de Cooperación Técnica y Comité de Facilitación sobre los métodos de trabajo de los comités de la Organización; y
- .4 tomó nota de la opinión preliminar de la reunión sobre las propuestas relativas a la evaluación de los nuevos puntos del programa de trabajo con respecto al Plan estratégico y al Plan de acción de alto nivel.

19.3 El Comité tomó nota de que el MSC 83 había examinado el informe de la reunión de Presidentes de 2007, incluidas las preocupaciones planteadas por las delegaciones de las Bahamas en el MEPC 56 y por la ICS, en una carta enviada al Presidente del MSC, respecto del número creciente de grupos de trabajo, de redacción, técnicos y por correspondencia, incluidas las reuniones interperiodos, que conducía a la asignación de unos plazos de tiempo poco realistas y agotaba los recursos de los Estados Miembros, particularmente los de los países en desarrollo y los menos desarrollados, así como los de la Secretaría.

19.4 El Comité tomó nota de que el MSC 83 había adoptado decisiones sobre los asuntos pertinentes que se mencionan en el párrafo 11 del documento MEPC 57/19/1 y se mostró conforme con las decisiones del MSC 83 siguientes:

- .1 las reuniones de los grupos de trabajo interperiodos y los grupos técnicos no deberían celebrarse al mismo tiempo que las reuniones de comités o subcomités;

- .2 si se constituyen subgrupos de un Grupo de trabajo, éstos deberían reunirse fuera de las horas normales de trabajo; y
- .3 el plazo de presentación de los documentos informativos voluminosos debería acortarse de 13 a 9 semanas, si se presentan en formato electrónico, y deberían enmendarse las Directrices de los Comités en consecuencia.

Formato normalizado revisado para los documentos de la OMI

19.5 El Comité tomó nota de que en su 24º periodo de sesiones extraordinario, el Consejo había refrendado, entre otras cosas, la recomendación de que todos los documentos de la OMI deberían demostrar, en la medida de lo posible, los vínculos con el Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel mediante la inclusión, en el resumen que figura al principio de cada documento, referencias a los correspondientes principios estratégicos, medidas de alto nivel y resultados previstos (véase C/ES.24/3(a), anexo, párrafo 13.5, y C/ES.24/D, párrafo 3 a).2 i)) y que atendiendo a ello, la Secretaría había elaborado un formato normalizado revisado para los documentos de la OMI, que se distribuyó posteriormente mediante la circular N° 2831, de 13 de diciembre de 2007.

19.6 El Comité tomó nota de que los Comités habían examinado y acordado el proyecto refundido de enmiendas a las Directrices de los Comités (MEPC 57/WP.4, anexo) hasta la celebración del MEPC 56 y el MSC 83.

19.7 La delegación de las Bahamas manifestó su preocupación de que no estuvieran observándose las Directrices del Comité. Dicha delegación declaró que el aumento del número de grupos de trabajo, de redacción, técnicos y de trabajo por correspondencia y el de las reuniones interperiodos había resultado en la asignación de plazos y prioridades poco realistas a los puntos de trabajo, y suponía una carga para los recursos de los Gobiernos Miembros, en particular los de los países en desarrollo y los países menos desarrollados, así como para los recursos de la Secretaría. La delegación de las Bahamas recomendó que en la próxima reunión de los Presidentes de los Comités y de sus órganos auxiliares se examinaran modos de resolver estas cuestiones.

19.8 Varias delegaciones manifestaron su respaldo a las preocupaciones planteadas por las Bahamas y reiteraron la necesidad de adoptar medidas para abordar estas cuestiones en la próxima reunión de los Presidentes durante el MSC 84, mientras que la delegación de los Países Bajos sugirió examinar también las Directrices del Comité sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel que está elaborando el Grupo de trabajo del Consejo sobre el Plan estratégico por conducto de un Grupo de trabajo por correspondencia que trate las cuestiones mencionadas.

19.9 El Presidente declaró que las inquietudes planteadas por la delegación de las Bahamas respondían a problemas crónicos para los Comités y sus órganos auxiliares, que se habían abordado en el pasado. El Presidente aseguró al Comité que estas cuestiones se examinarían en la reunión de los Presidentes que debe celebrarse durante el MSC 84, cuyos resultados se comunicarían al Consejo a través del Comité.

19.10 Tras el debido examen, el Comité aprobó el proyecto refundido de enmiendas a las Directrices de los Comités, que se recoge en el anexo 18.

19.11 El Comité pidió a la Secretaría que, cuando el MSC 84 haya aprobado todos los proyectos de enmienda a las Directrices de los Comités en mayo del presente año, y a reserva de cualquier nueva enmienda que pudieran aprobar los Comités, elaborara un texto revisado de las Directrices de los Comités que incorporara todas las enmiendas y lo publicara como nueva circular MSC-MEPC, en sustitución de la circular MSC-MEPC.1/Circ.1.

20 OTROS ASUNTOS

El efecto de las embarcaciones pequeñas en el medio marino

20.1 El Comité examinó el documento MEPC 57/20 (FOEI), titulado "El efecto de las embarcaciones pequeñas en el medio marino – Posibles efectos de las embarcaciones pequeñas de recreo y pesqueras en el medio marino y posibles medidas de la OMI". El Comité tomó nota de que, en este contexto, se entiende por embarcaciones pequeñas aquellas cuya eslora es inferior a los 25 m; incluyen embarcaciones de recreo, botes y transbordadores costeros para turismo y botes pesqueros artesanales.

20.2 El Comité también tomó nota del número creciente de embarcaciones pequeñas y de las fuentes de contaminación que suponen, entre ellas: hidrocarburos; descargas de aguas sucias o de basuras; productos de lixiviación de los sistemas antiincrustantes; introducción y transferencia de especies foráneas; cuestiones relacionadas con el fondeo en zonas sensibles; daños provocados por hélices; y varadas de buques.

20.3 El Comité también tomó nota de la información del documento MEPC 57/INF.18 (Reino Unido) que trata de *Green Blue* (www.thegreenblue.org.uk), el programa ambiental del Reino Unido para el sector de las embarcaciones de recreo. Este programa se estableció para tratar de abordar los efectos potenciales de las embarcaciones de recreo en el entorno marino y las aguas interiores, y contiene consejos de buenas prácticas basadas en investigación científica, tanto para usuarios como para el sector en general. El Gobierno del Reino Unido reconoció que la carga administrativa que supone tratar con un número tan elevado de embarcaciones pequeñas para lograr el cumplimiento es potencialmente prohibitiva y estimó que el mejor enfoque a seguir era la autorregulación.

20.4 Varias delegaciones manifestaron su respaldo a la elaboración de directrices para controlar la contaminación marina causada por las embarcaciones pequeñas, incluida la provisión al Comité de ejemplos de legislación nacional en los que se regulan dichas embarcaciones pequeñas con miras a proteger el medio marino.

20.5 La delegación de Perú declaró que, aunque respaldaba plenamente la reducción de la introducción de hidrocarburos en el medio marino procedente de motores fueraborda de dos tiempos, reconocía que existía un número considerable de pescadores artesanales para los cuales sus motores fueraborda eran su bien más valioso y preciado, y el coste para mejorar la eficacia energética y reducir la contaminación por hidrocarburos de estos motores era prohibitivo desde el punto de vista social y económico. Por consiguiente, la delegación de Perú consideraba que un programa de cooperación técnica era muy importante por lo que respecta a dos aspectos: proporcionar instrucción para modernizar los motores fueraborda a fin de mejorar su funcionamiento desde el punto de vista ambiental, y proporcionar asistencia para sustituir los motores con nuevos modelos más eficientes desde el punto de vista ambiental.

20.6 A este respecto, el Comité observó que el Comité de Seguridad Marítima estaba considerando actualmente la seguridad de los buques pesqueros de peso inferior a 30 toneladas, lo que incluía también los aspectos relativos a los motores fueraborda. Por consiguiente, se sugirió que el MSC podría añadir la cuestión de la reducción de las descargas de hidrocarburos en sus consideraciones.

20.7 El Comité también tomó nota de la extensa labor que habían desempeñado REMPEC y los Gobiernos Contratantes del Convenio de Barcelona, en particular en colaboración con el Gobierno de Mónaco y PNUMA/PAM, en lo que respecta a la elaboración de "Directrices relativas a las actividades de las naves de recreo y a la protección del medio marino en el Mediterráneo". El Comité tomó nota también de que la Decimoquinta Reunión ordinaria de las Partes Contratantes del Convenio de Barcelona había adoptado estas Directrices en enero de 2008.

20.8 Tras reconocer que la elaboración de dichas Directrices se había identificado en el Plan de acción de alto nivel de la Organización (párrafo 7.1.4 de la resolución A.990(25)), el Comité invitó a los Gobiernos Miembros a que presentaran propuestas que demostrasen la necesidad de que esta labor se incluya en el programa de trabajo del Comité.

Ruido producido por los buques y su efecto en los mamíferos marinos

20.9 El Comité tomó nota de la información que figura en el documento MEPC 57/INF.4 titulado Shipping noise and marine mammals (Estados Unidos) que trata del ruido generado por el transporte marítimo internacional y su potencial efecto perjudicial en la fauna y flora marinas.

20.10 El Comité tomó nota también de que la mayoría de los animales marinos se sirven del sonido para funciones vitales críticas, como la comunicación, el forraje, la evasión de posibles depredadores y la navegación, y los ruidos de origen humano pueden trastornar el comportamiento y/o interferir con diversas funciones biológicas importantes de los animales marinos.

20.11 El Comité también tomó nota de que el ruido normalmente producido por los grandes buques corresponde a la banda (baja) de frecuencia, es decir, frecuencias similares a las de los sonidos que normalmente emiten algunos animales marinos, principalmente las grandes ballenas, las focas y lobos de mar y los peces. Además, dada la amplia distribución geográfica del transporte marítimo, el hecho que los sonidos de baja frecuencia producidos por los buques recorren grandes distancias, y su creciente incidencia, está claro que los problemas potenciales que entraña el ruido producido por los buques para los animales marinos que se orientan por medios acústicos son cada vez más preocupantes.

20.12 Tras tomar nota del interés y apoyo generales que suscita esta cuestión, el Comité invitó a los Gobiernos Miembros a que informen de esta cuestión a todas las entidades interesadas, en particular entidades del sector naviero, astilleros y constructores de buques y que los inviten a participar en el diálogo actual sobre la identificación de los posibles efectos perjudiciales del ruido de los buques y la posible mitigación de dichos efectos; y que envíen toda información pertinente a: United States Department of Commerce, National Oceanic & Atmospheric Administration, National Marine Fisheries Service, Ocean Acoustics Program (Brandon.Southall@noaa.gov). Se invitó a los Estados Unidos a que compartieran esta información en un periodo de sesiones futuro del Comité.

20.13 El Comité tomó nota de la información presentada en el documento MEPC 57/INF.22 (IFAW y FOEI) sobre la cuestión del ruido submarino y, en particular, sobre la investigación que está realizando el buque de investigación **Song of the Whale** de la IFAW respecto de los sonidos emitidos por las ballenas.

20.14 La delegación de Australia indicó que presentaría un documento sobre ruido submarino en el siguiente periodo de sesiones del Comité.

Riesgos que supone el tráfico marítimo para la biodiversidad en el mar Mediterráneo

20.15 El Comité tomó nota de la información presentada por la UICN (MEPC 57/INF.9) sobre un proyecto llevado a cabo por el Centro de Cooperación para el Mediterráneo de la UICN respecto de los riesgos que supone el tráfico marítimo para la biodiversidad en el mar Mediterráneo, proyecto financiado por el Gobierno de Italia. El Comité también tomó nota de varias medidas piloto para posibles actividades de investigación futuras que se identificaron en un taller organizado en el marco del proyecto.

Cuestiones relativas a los buques en la zona del Antártico

20.16 El Comité tomó nota de la información presentada en el documento MEPC 57/INF.19 (FOEI) sobre cuestiones relacionadas con los buques en la zona del Antártico, en particular, el incremento de l número y tipo de buques que operan en la zona del Antártico, y los incidentes ocurridos recientemente. El Comité también tomó nota de la sugerencia de la FOEI de que, en vista de que la zona del Antártico es una zona especial en virtud de los Anexos I, II y V del Convenio MARPOL, la OMI podría tratar los siguientes temas: normas para reforzar los buques que navegan en hielo; la prohibición del uso de los fueloil más pesados; las descargas de sustancias oleosas, aguas sucias, aguas grises y desechos; la introducción de especies foráneas mediante el agua de lastre, las incrustaciones de los cascos y otras vías; y el establecimiento de un sistema de vigilancia e información del tráfico de los buques que operan en la zona del Antártico. El Comité tomó nota también de que FOEI propondría medidas concretas en el futuro.

20.17 La delegación de Argentina indicó que su país era consciente de las necesidades crecientes de los buques que visitaban la región y que había realizado varias mejoras para dichos buques, incluida la mejora de las instalaciones de recepción de desechos en sus puertos. La misma delegación tomó nota de que, si bien se habían registrado avances en el seno de la OMI sobre diversas cuestiones pertinentes, había aún margen de mejora en cuanto a la elaboración de orientaciones técnicas que pudieran facilitarse a los órganos institucionales de la región, incluido el sistema del Tratado Antártico, aumentando por consiguiente el nivel de los buques que transitan y visitan la región antártica.

20.18 La delegación de Chile indicó que, por el mismo motivo, dicho país también había mejorado su capacidad de respuesta en caso de emergencia, la "Fuerza Antártica", con una patrulla antártica naval combinada en colaboración con Argentina.

20.19 El Comité, tras tomar nota de que el programa de trabajo del BLG 13 incluiría un punto titulado "Enmiendas al Anexo I del Convenio MARPOL sobre la utilización y el transporte de hidrocarburos pesados a bordo de los buques en la zona del Antártico", invitó a los Gobiernos Miembros a que presentaran propuestas, cuando proceda, en reuniones futuras del Comité y del Subcomité BLG, como corresponda.

ANEXO 1**RESOLUCIÓN MEPC.169(57)
Adoptada el 4 de abril de 2008****PROCEDIMIENTO PARA LA APROBACIÓN DE LOS SISTEMAS DE GESTIÓN
DEL AGUA DE LASTRE EN LOS QUE SE UTILICEN
SUSTANCIAS ACTIVAS (D9)**

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 a) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones conferidas al Comité de Protección del Medio Marino por los convenios internacionales relativos a la prevención y contención de la contaminación del mar,

TOMANDO NOTA de que la regla D-3.2 del Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, 2004, dispone que los sistemas de gestión del agua de lastre en los que se utilicen sustancias activas o preparados que contengan una o varias sustancias activas para cumplir lo dispuesto en dicho Convenio, deberán ser aprobados por la Organización con arreglo a un procedimiento elaborado por la propia Organización,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de la resolución MEPC.126(53), por la que el Comité adoptó el Procedimiento para la aprobación de sistemas de gestión del agua de lastre en los que se utilicen sustancias activas (D9),

TOMANDO NOTA ADEMÁS de que mediante la resolución MEPC.126(53), el Comité decidió mantener el Procedimiento D9 sometido a examen a la luz de la experiencia adquirida,

HABIENDO EXAMINADO en su 57º periodo de sesiones la recomendación formulada por el Grupo de examen sobre el agua de lastre,

1. ADOPTA el Procedimiento revisado para la aprobación de sistemas de gestión del agua de lastre en los que se utilicen sustancias activas (D9), que figura en el anexo de la presente resolución;
2. INVITA a los Gobiernos Miembros a que tengan debidamente en cuenta el Procedimiento revisado D9 cuando evalúen los sistemas de gestión del agua de lastre en los que se utilicen sustancias activas, antes de presentar propuestas para que las apruebe el Comité;
3. ACUERDA mantener el Procedimiento revisado D9 sometido a examen a la luz de la experiencia adquirida;
4. INSTA a los Gobiernos Miembros a que señalen el Procedimiento arriba mencionado a la atención de los fabricantes de sistemas de gestión del agua de lastre y demás partes interesadas con miras a promover su uso;
5. REVOCA el Procedimiento adoptado mediante la resolución MEPC.126(53).

ANEXO

PROCEDIMIENTO PARA LA APROBACIÓN DE SISTEMAS DE GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE EN LOS QUE SE UTILICEN SUSTANCIAS ACTIVAS (D9)

Índice

1 INTRODUCCIÓN

2 DEFINICIONES

3 PRINCIPIOS

4 PRESCRIPCIONES GENERALES

Identificación

Conjuntos de datos para las sustancias activas y los preparados

Informe de evaluación

5 CARACTERIZACIÓN DE LOS RIESGOS

Examen preliminar de la persistencia, bioacumulación y toxicidad

Prueba de toxicidad del agua de lastre tratada

Caracterización y análisis de los riesgos

6 CRITERIOS DE EVALUACIÓN

Seguridad del buque y del personal

Protección del medio ambiente

7 REGULACIÓN DEL USO DE LAS SUSTANCIAS ACTIVAS Y LOS PREPARADOS

Manipulación de las sustancias activas y los preparados

Documentación sobre los peligros y etiquetado

Procedimientos y utilización

8 APROBACIÓN

Aprobación inicial

Aprobación definitiva

Notificación de la aprobación

Modificación

Revocación de la aprobación

Apéndice Plan de aprobación de las sustancias activas o los preparados y de los sistemas de gestión del agua de lastre en los que se utilicen sustancias activas

PROCEDIMIENTO PARA LA APROBACIÓN DE SISTEMAS DE GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE EN LOS QUE SE UTILICEN SUSTANCIAS ACTIVAS (D9)

1 INTRODUCCIÓN

1.1 Este procedimiento incluye tanto la aprobación de sistemas de gestión del agua de lastre en los que se utilicen sustancias activas como la revocación de dicha aprobación a fin de cumplir lo dispuesto en el Convenio y la forma de aplicación, de conformidad con lo dispuesto en la regla D-3 del "Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques". El Convenio dispone que, cuando se revoque una aprobación, el uso de la sustancia o sustancias activas en cuestión quedará prohibido en el plazo de un año a contar desde la fecha de dicha revocación.

1.2 Para cumplir con lo dispuesto en el Convenio, los sistemas de gestión del agua de lastre en los que se utilicen sustancias activas o preparados que contengan una o varias sustancias activas, deberán ser aprobados por la Organización con arreglo a un procedimiento elaborado por la propia Organización.

1.3 El objetivo de este procedimiento es determinar la aceptabilidad tanto de las sustancias activas como de los preparados que contengan una o varias sustancias activas, así como su aplicación en los sistemas de gestión del agua de lastre por lo que respecta a la seguridad de los buques, la salud del ser humano y el medio acuático. El procedimiento se establece como garantía para el uso sostenible de sustancias activas y preparados.

1.4 El propósito del procedimiento no es evaluar la eficacia de las sustancias activas. La eficacia de los sistemas de gestión del agua de lastre en los que se utilicen sustancias activas debería evaluarse de conformidad con las Directrices para la aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre (D8).

1.5 El objetivo del procedimiento es garantizar la aplicación adecuada de las disposiciones y las garantías prescritas en el Convenio. Por tanto, el procedimiento debe actualizarse en función de los avances de los conocimientos y la tecnología. Una vez aprobadas, la Organización distribuirá las nuevas versiones del procedimiento.

2 DEFINICIONES

2.1 A los efectos de este Procedimiento, son aplicables las definiciones que figuran en el Convenio y las siguientes:

- .1 Por "sustancia activa" se entiende una sustancia o un organismo, incluidos virus y hongos, que ejerza una acción general o específica en o contra los organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos.
- .2 Por "descarga de agua de lastre" se entiende el agua de lastre tal como se descargaría en el mar.

- .3 Por "preparado" se entiende cualquier fórmula comercial que contenga una o varias sustancias activas, incluidos aditivos. Este término también comprende toda sustancia activa generada a bordo a efectos de la gestión del agua de lastre y todo producto químico pertinente formado en el sistema de gestión del agua de lastre en el que se utilice una sustancia activa para cumplir lo dispuesto en el Convenio.
- .4 Por "productos químicos pertinentes" se entiende los productos de transformación o de reacción que se forman en el agua de lastre o en el medio receptor durante o después del uso del sistema de gestión del agua de lastre y que pueden ser preocupantes para la seguridad del buque, el medio acuático o la salud del ser humano.

3 PRINCIPIOS

3.1 Las sustancias activas y los preparados pueden incorporarse al agua de lastre o pueden generarse a bordo de los buques mediante una tecnología incorporada en los sistemas de gestión del agua de lastre que utilicen una sustancia activa para cumplir lo dispuesto en el Convenio.

3.2 Las sustancias activas y los preparados cumplen su función actuando sobre los organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos en el agua de lastre y los sedimentos de los buques. Sin embargo, si en el momento de la descarga en el medio ambiente el agua de lastre continúa siendo tóxica, los organismos del agua receptora pueden sufrir daños inaceptables. Las sustancias activas, los preparados y el agua de lastre que se descarga deberían someterse a pruebas de toxicidad para proteger el medio receptor y la salud del ser humano contra los efectos tóxicos de las descargas. Las pruebas de toxicidad son necesarias para determinar si una sustancia activa o un preparado concreto pueden utilizarse y las condiciones en que las probabilidades de que el medio receptor o la salud del ser humano resulten dañados son aceptablemente bajas.

3.3 El presente procedimiento debería aplicarse a todo sistema que durante el proceso de tratamiento utilice o genere sustancias activas, productos químicos pertinentes o radicales libres para eliminar organismos a fin de cumplir lo dispuesto en el Convenio.

3.4 Para cumplir lo dispuesto en el Convenio, los sistemas de gestión del agua de lastre en los que se utilicen sustancias activas y preparados deben ser seguros para el buque, su equipo y el personal.

3.5 En el presente procedimiento no se aborda la aprobación de sustancias activas y preparados a partir de virus u hongos destinados a ser utilizados en los sistemas de gestión del agua de lastre. En caso de que se proponga el uso de dichas sustancias, la aprobación para su uso en la gestión del agua de lastre exigirá un nuevo examen por parte de la Organización, en cumplimiento de lo dispuesto en la regla D-3 del Convenio.

3.6 Las Administraciones deberían comprobar que todas las solicitudes de aprobación inicial y de aprobación definitiva estén completas y bien presentadas, con referencia a la última versión de la Metodología para la recopilación de información y la realización del trabajo del Grupo técnico acordada por la Organización, con anterioridad a su presentación al MEPC.

4 PRESCRIPCIONES GENERALES

4.1 Identificación

4.1.1 La propuesta de aprobación de una sustancia activa o de un preparado debería incluir la identificación química y descripción de sus componentes químicos, incluso si se generan a bordo. Se facilitará una identificación química de todo producto químico pertinente.

4.2 Conjuntos de datos para las sustancias activas y los preparados

4.2.1 La propuesta de aprobación debería incluir información sobre las propiedades y los efectos del preparado y de cada uno de sus componentes, según se indica a continuación:

- .1 Datos sobre los efectos en las plantas acuáticas, invertebrados, peces, y otras biotas, incluidos los organismos sensibles y representativos:
 - toxicidad acuática aguda;
 - toxicidad acuática crónica;
 - trastornos endocrinos;
 - toxicidad de los sedimentos;
 - biodisponibilidad, biomagnificación, bioconcentración; y
 - efectos en la red alimentaria y las poblaciones.
- .2 Datos sobre la toxicidad en los mamíferos:
 - toxicidad aguda;
 - efectos en la piel y los ojos;
 - toxicidad crónica y a largo plazo;
 - toxicidad para el desarrollo y la reproducción;
 - efectos carcinógenos; y
 - mutagenicidad.
- .3 Datos sobre el destino en el medio ambiente y los efectos ambientales en condiciones aeróbicas y anaeróbicas:
 - modos de degradación (biótica, abiótica);
 - bioacumulación, coeficiente de repartición, coeficiente octanol/agua;
 - persistencia e identificación de los metabolitos principales en los medios pertinentes (agua de lastre, agua de mar y agua dulce);
 - reacción con la materia orgánica;
 - posibles efectos físicos en la flora y la fauna y los hábitats bentónicos;
 - posibles residuos en los alimentos marinos; y
 - todo efecto interactivo conocido.
- .4 Propiedades físicas y químicas de las sustancias activas y los preparados y del agua de lastre tratada, cuando proceda:
 - punto de fusión;
 - punto de ebullición;

- inflamabilidad;
- densidad (densidad relativa);
- presión de vapor, densidad de vapor;
- solubilidad en el agua/constante de disociación (pKa)
- potencial de oxidación/reducción;
- efectos corrosivos en los materiales o el equipo habituales de construcción de los buques;
- temperatura de autoignición; y
- otros peligros físicos o químicos pertinentes que se conozcan.

.5 Métodos analíticos en concentraciones que afecten al medio ambiente.

4.2.2 La propuesta de aprobación debería incluir los conjuntos de datos anteriores para el preparado y cada uno de sus componentes, o para cada componente por separado, y también debería adjuntarse una lista con los nombres y cantidades relativas (en porcentajes volumétricos) de los componentes. Tal como se estipula en el párrafo 8.1, todos los datos que sean objeto de derechos de propiedad industrial deberían tratarse de manera confidencial.

4.2.3 Las pruebas de las sustancias activas y los preparados deberían llevarse a cabo de conformidad con directrices internacionalmente reconocidas.¹

4.2.4 El proceso de pruebas para la aprobación debería incluir un programa riguroso de control/garantía de calidad que abarque:

- .1 tanto un plan de gestión de la calidad como un plan de garantía de calidad de proyecto. Las orientaciones sobre la elaboración de dichos planes, junto con otros documentos orientativos y demás información general sobre el control de calidad, están disponibles en el sitio de la Organización Internacional de Normalización (ISO) en la Red (www.iso.org);
- .2 el plan de gestión de la calidad trata de la estructura de la gestión del control de la calidad y las políticas de la organización responsable de las pruebas (incluidos los subcontratistas y los laboratorios independientes);
- .3 el plan de garantía de calidad de proyecto es un documento técnico específico del sistema que se someterá a prueba, de las instalaciones de la prueba, y de otras condiciones que afecten la configuración y realización de los experimentos requeridos.

4.2.5 A fin de facilitar los datos necesarios para evaluar las sustancias activas y los preparados con arreglo al presente Procedimiento, el solicitante podrá presentar expedientes ya utilizados para registrar los productos químicos.

4.2.6 En la propuesta debería indicarse la forma de aplicación del preparado para la gestión del agua de lastre, incluidas la dosis prescrita y el tiempo de retención.

¹ Preferiblemente, las Guidelines for Testing of Chemicals (1993) (Directrices para la prueba de productos químicos) de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) u otras pruebas equivalentes.

4.2.7 La propuesta de aprobación debería incluir hojas informativas sobre la seguridad de los materiales (MSDS).

4.3 Informe de evaluación

4.3.1 La propuesta de aprobación debería incluir un informe de evaluación en el que debería indicarse la calidad de los informes de las pruebas, la caracterización de los riesgos y un examen del grado de incertidumbre relacionada con la evaluación.

5 CARACTERIZACIÓN DE LOS RIESGOS

5.1 Examen preliminar de la persistencia, bioacumulación y toxicidad

5.1.1 Debería llevarse a cabo una evaluación de las propiedades intrínsecas de la sustancia activa y/o del preparado, tales como su persistencia, bioacumulación y toxicidad (véase el cuadro de la sección 6).

.1 Pruebas de persistencia:

La persistencia debería evaluarse preferiblemente mediante sistemas de pruebas de simulación que permitan determinar el periodo biológico en las condiciones pertinentes. Las pruebas destinadas a comprobar la biodegradación pueden utilizarse para demostrar que las sustancias son fácilmente biodegradables. La determinación del periodo biológico debería incluir la evaluación de los productos químicos pertinentes.

.2 Pruebas de bioacumulación:

En la evaluación (del potencial) de bioacumulación deberían utilizarse factores de bioconcentración (FBC) medidos en organismos marinos (o de agua dulce). Si dichas pruebas no son aplicables, o si $\log P_{ow} < 3$, los valores del factor de bioconcentración podrán calcularse utilizando modelos de relaciones (cuantitativas) estructura-actividad ((Q)SAR)).

.3 Pruebas de toxicidad:

Para la evaluación del criterio de toxicidad deberían utilizarse, en principio, los datos sobre ecotoxicidad crónica y/o aguda, preferentemente de las etapas sensibles del ciclo biológico.

5.2 Prueba de toxicidad del agua de lastre tratada

5.2.1 Es necesario realizar una prueba de toxicidad de la sustancia activa o el preparado (véanse los párrafos 4.2.1 y 5.3) y de la descarga del agua de lastre tratada, como se explica en la presente sección. La ventaja de efectuar una prueba de toxicidad de la descarga de agua de lastre es que ésta incluye y aborda la posible interacción de las sustancias activas y los preparados con los posibles subproductos:

- .1 para el proceso de aprobación inicial, la prueba de la descarga debería efectuarse en un laboratorio utilizando técnicas y equipo que simulen la descarga de agua de lastre tras ser tratada con el preparado.

- .2 Para la aprobación definitiva, la prueba de la descarga debería efectuarse como parte del proceso de homologación que se efectúe en tierra utilizando la descarga de agua de lastre tratada.

5.2.2 El solicitante debería facilitar los datos de las pruebas de toxicidad aguda y crónica, obtenidos siguiendo procedimientos de prueba normalizados para determinar la toxicidad del preparado y los productos químicos pertinentes que se utilicen junto con el sistema de gestión del agua de lastre. La descarga de agua de lastre tratada debería someterse a una prueba de estas características, ya que el sistema de gestión del agua de lastre podría mitigar o agravar los efectos negativos del preparado o los productos químicos pertinentes.

5.2.3 Las pruebas de toxicidad de la descarga deberían llevarse a cabo en muestras extraídas del dispositivo de prueba en tierra, y deberían ser representativas de la descarga procedente del sistema de gestión del agua de lastre.

5.2.4 Dichas pruebas de toxicidad deberían incluir métodos de prueba de toxicidad crónica con varias especies de prueba (un pez, un invertebrado y una planta) que aborden la etapa sensible del ciclo biológico. Es preferible incluir tanto una etapa final subletal (crecimiento) como una etapa final de supervivencia. Los métodos de prueba deberían someterse a prueba tanto en agua dulce como en agua de mar.²

5.2.5 Deben facilitarse, entre otros, los siguientes resultados de la prueba: los valores de concentración letal aguda a las 24 horas, 48 horas, 72 horas y 96 horas, a las cuales muere un x% de los organismos sometidos a prueba (LCx); las concentraciones sin efecto adverso observado (NOAEC); las concentraciones sin efecto crónico observado (NOEC); y/o las concentraciones con efecto en un x% de los organismos sometidos a prueba (ECx), según sea apropiado teniendo en cuenta la configuración del experimento.

5.2.6 Se hará una prueba de una serie de dilución, que incluya un 100% de descarga de agua de lastre, a fin de determinar el nivel sin efecto adverso, utilizando los parámetros estadísticos finales (NOEC o ECx). En un análisis inicial podría adoptarse un planteamiento medido, en el que no se tendría en cuenta la capacidad de dilución (es decir, no se utilizaría el análisis de modelos o penachos). La razón para adoptar un planteamiento medido es que podrían registrarse descargas múltiples en un solo punto (aun cuando no sea necesariamente el caso).

5.2.7 Deberían utilizarse los datos de las pruebas de toxicidad aguda y crónica junto con la información del párrafo 4.2.1 para determinar el tiempo de retención necesario a fin de lograr la concentración sin efecto adverso en la descarga. Si se conoce el periodo biológico (en días), la tasa de descomposición, la tasa de dosis, el volumen del sistema y las pruebas de toxicidad con serie cronológica, podrá emplearse un modelo matemático para determinar el tiempo que es necesario retener el agua de lastre tratada antes de descargarla.

² En la actualidad no existe una prueba fisiológica o empírica irrefutable de que los organismos marinos sean más sensibles que los organismos de agua dulce o viceversa. Ahora bien, si tal hecho se demostrara por lo que respecta a la sustancia que se está examinando, debería tenerse en cuenta.

5.2.8 En la solicitud de evaluación se debería proporcionar información sobre los oxidantes residuales totales (TRO) y el cloro residual total (TRC), tanto para el proceso de tratamiento del agua de lastre como para la descarga del agua de lastre.

5.3 Caracterización y análisis de los riesgos

5.3.1 En el marco del proceso de aprobación deberían realizarse pruebas de laboratorio sobre el destino y el efecto de las sustancias activas y los preparados. En esta sección se incluye información que podría resultar útil para la caracterización preliminar de los riesgos.

5.3.2 Las sustancias activas, los preparados y las descargas de agua de lastre tratada deberían someterse a una prueba de toxicidad a fin de proteger al medio ambiente receptor de los efectos tóxicos debidos a las descargas.

5.3.3 La reacción de las sustancias activas y preparados con materia orgánica, que produce radicales, debería examinarse cualitativamente a fin de identificar los productos nocivos para el medio ambiente.

5.3.4 Debería evaluarse la tasa y la ruta de degradación biótica y abiótica de las sustancias activas y los preparados en condiciones aeróbicas y anaeróbicas, a fin de identificar los correspondientes metabolitos en los medios pertinentes (agua de lastre, agua de mar y agua dulce).

5.3.5 Debería evaluarse la tasa de degradación biótica y abiótica de la sustancia activa en condiciones aeróbicas y anaeróbicas a fin de caracterizar la persistencia de las sustancias activas, preparados y productos químicos pertinentes en términos de tasas de degradación bajo condiciones especificadas (por ejemplo pH, reducción-oxidación, temperatura),

5.3.6 Deberían determinarse los coeficientes de repartición (coeficiente de repartición sólidos-agua) (K_d) y/o coeficiente de distribución normalizado del carbono orgánico (K_{oc}) de las sustancias activas, preparados y productos químicos pertinentes.

5.3.7 Debería evaluarse el potencial de bioacumulación de las sustancias y preparados activos en los organismos marinos o de agua dulce (peces o bivalvos) cuando el coeficiente de repartición del logaritmo octanol/agua ($\log P_{ow}$) sea > 3 .

5.3.8 Deberían predecirse las concentraciones de la descarga a intervalos seleccionados, basándose en la información sobre el destino y el comportamiento de las sustancias y preparados activos.

5.3.9 La evaluación del efecto de las sustancias activas, preparados y productos químicos pertinentes se basa inicialmente en una serie de datos sobre la ecotoxicidad aguda y/o crónica de los organismos acuáticos, que son los productores primarios (algas o zosteras), los consumidores (crustáceos) y los depredadores (peces), y debería incluir la toxicidad secundaria para los depredadores principales, mamíferos y aviares, así como los datos de las especies de los sedimentos.

5.3.10 No será preciso efectuar una evaluación de la toxicidad secundaria si la sustancia en cuestión demuestra una falta de potencial de bioacumulación (por ejemplo, BCF <500 L/kg de peso en húmedo de todo el organismo a un 6% de grasa).

5.3.11 No será necesario efectuar una evaluación de las especies de los sedimentos si el potencial de la sustancia en cuestión, en cuanto a la repartición en el sedimento, es bajo (por ejemplo, Koc<500 Lkg).

5.3.12 La evaluación de los efectos de las sustancias activas, preparados y productos químicos pertinentes debería incluir un examen preliminar de las propiedades carcinógenas, mutagénicas o que causen trastornos endocrinos. Si los resultados del examen preliminar son preocupantes, debería efectuarse una nueva evaluación de los efectos.

5.3.13 La evaluación de los efectos de las sustancias activas, preparados y productos químicos pertinentes, teniendo en cuenta la información indicada, debería basarse en orientaciones reconocidas a nivel internacional.³

5.3.14 Los resultados de la evaluación de los efectos se comparan con los resultados de la prueba de toxicidad de la descarga. En caso de obtener resultados imprevistos (por ejemplo, falta de toxicidad o toxicidad inesperada en la evaluación de la descarga) debería procederse a una elaboración adicional de la evaluación de los efectos.

5.3.15 Debería disponerse de un método analítico apropiado para el control de las sustancias activas y preparados en las descargas de agua de lastre.

6 CRITERIOS DE EVALUACIÓN

La Organización debería evaluar la solicitud de aprobación a partir de los criterios que figuran en la presente sección.

6.1 La información que se facilite debería ser completa, de calidad suficiente y conforme al presente procedimiento.

6.2 La información no debería indicar posibles efectos adversos inaceptables para el medio ambiente, la salud del ser humano, los bienes y los recursos.

6.3 Seguridad del buque y del personal

6.3.1 A fin de salvaguardar la seguridad del buque y del personal, el Grupo técnico debería evaluar los peligros físicos y químicos (véase el párrafo 4.2.1.4) para asegurarse de que las propiedades potencialmente peligrosas de las sustancias activas, preparados y productos químicos pertinentes que se forman en el agua de lastre tratada, no generarán riesgos inaceptables para el buque y su personal. Es necesario tener en cuenta los procedimientos de utilización propuestos y el equipo técnico introducido.

³ Tales como las directrices pertinentes de la OCDE o su equivalente.

6.3.2 A fin de proteger al personal que participa en la manipulación y almacenamiento de las sustancias activas y preparados, la propuesta debería incluir las MSDS pertinentes. La Organización debería evaluar las MSDS, los datos sobre la toxicidad en los mamíferos y los peligros potenciales de las propiedades químicas (véanse los párrafos 4.2.1.2 y 4.2.1.4) y cerciorarse de que las propiedades de las sustancias activas, preparados y productos químicos pertinentes que puedan ser potencialmente peligrosas no creen riesgos inaceptables para el buque y su personal. La evaluación debería tener en cuenta las distintas circunstancias en las que un buque y su personal pueden encontrarse durante la navegación (por ejemplo, la presencia de hielos, humedad tropical, etc.).

6.3.3 El solicitante debería proporcionar una hipótesis de exposición del ser humano como parte del procedimiento para la evaluación de los riesgos de los sistemas de gestión del agua de lastre.

6.4 Protección del medio ambiente

6.4.1 Para aprobar la solicitud, la Organización debería determinar que las sustancias activas, preparados o productos químicos pertinentes no son persistentes, bioacumulativos ni tóxicos (PBT). Los preparados que excedan todos esos criterios (persistencia, bioacumulación y toxicidad) según los valores del cuadro que figura a continuación se consideran PBT.

Cuadro 1 – Criterios para la identificación de las sustancias PBT

Criterio	Criterios PBT
Persistencia	Periodo biológico: > 60 días en agua de mar , o > 40 días en agua dulce*, o > 180 días en sedimentos marinos, o > 120 días en sedimentos de agua dulce*
Bioacumulación	FBC > 2 000 o $\text{LogP}_{\text{octanol/agua}} \geq 3$
Toxicidad	NOEC crónica < 0,01 mg/l

* *A efectos de la evaluación de los riesgos para el medio marino, es posible que los datos sobre el periodo biológico obtenidos en el medio marino tengan precedencia sobre los correspondientes al agua dulce y a los sedimentos de agua dulce.*

6.4.2 La Organización debería determinar la aceptabilidad general del riesgo que pueda suponer el preparado al utilizarse para la gestión del agua de lastre. Para ello, debería comparar la información facilitada con la evaluación que haya efectuado de los criterios PBT y la descarga con los conocimientos científicos sobre las sustancias activas, preparados y productos químicos pertinentes. En la evaluación de los riesgos deberían tenerse en cuenta los efectos acumulativos que puedan producirse debido a la naturaleza del transporte marítimo y a las actividades portuarias.

6.4.3 En la evaluación de los riesgos deberían examinarse las incertidumbres que presente la solicitud de aprobación y, según proceda, debería facilitarse asesoramiento sobre la manera de tratar dichas incertidumbres.

6.4.4 El solicitante debería presentar un documento de escenarios de emisiones como parte del procedimiento de evaluación de los riesgos para los sistemas de gestión del agua de lastre. Ese documento debería basarse en la hipótesis de descarga más desfavorable y debería considerarse la primera fase de un enfoque escalonado para la elaboración de un documento de escenarios de emisiones completo cuando se disponga de más datos sobre descargas potenciales y de nuevas tecnologías.

7 REGULACIÓN DEL USO DE LAS SUSTANCIAS ACTIVAS Y PREPARADOS

7.1 Manipulación de las sustancias activas y preparados

7.1.1 La propuesta de aprobación de las sustancias activas y preparados debería incluir información sobre su uso y aplicación previstos. En las instrucciones del fabricante deberían indicarse la cantidad de sustancias activas y preparados que debe añadirse al agua de lastre y la concentración máxima admisible de dichas sustancias activas en el agua de lastre. El sistema debería garantizar que no sobrepasen en ningún momento la dosis máxima y la concentración máxima admisible de la descarga.

7.1.2 Se debería llevar a cabo una evaluación basada en los convenios, códigos y orientación de la OMI existentes para garantizar que la manipulación y el almacenamiento a bordo de los productos químicos utilizados para tratar el agua de lastre tienen lugar en condiciones de seguridad.

7.2 Documentación sobre los peligros y etiquetado

7.2.1 La propuesta debería incluir las MSDS, según sea necesario. En las MSDS deberían describirse los procedimientos adecuados de almacenamiento y manipulación, así como los efectos de degradación y reactividad química durante el almacenamiento, y tal información debería figurar en las instrucciones del fabricante.

7.2.2 La documentación de los peligros o las MSDS deberían ajustarse a lo establecido en el Sistema globalmente armonizado de clasificación y etiquetado de productos químicos (SGA) de las Naciones Unidas, así como a los instrumentos (Código IMDG) y directrices (Plan de evaluación de los perfiles de peligrosidad del GESAMP) pertinentes de la OMI. Cuando esos instrumentos no sean aplicables, deberían cumplirse las normativas nacionales o regionales correspondientes.

7.3 Procedimientos y utilización

7.3.1 Deberían elaborarse y facilitarse procedimientos e información detallados para la utilización a bordo en condiciones de seguridad de las sustancias activas y los preparados teniendo en cuenta los convenios, códigos y orientación de la OMI. Tales procedimientos deberían cumplir las condiciones necesarias para su aprobación, como las relativas a la concentración máxima admisible y la concentración máxima de descarga, en su caso.

8 APROBACIÓN

8.1 Aprobación inicial

8.1.1 La Organización y su Grupo técnico, las autoridades competentes y, si los hubiere, los grupos científicos reguladores encargados de la evaluación deberían tratar de manera confidencial todos los datos que sean objeto de derechos de propiedad industrial. No obstante, toda la información relacionada con la seguridad y la protección del medio ambiente, incluidas las propiedades físicas y químicas, el destino en el medio ambiente y la toxicidad, deberían tratarse como no confidenciales.

8.1.2 Procedimiento que debe seguirse:

- .1 el fabricante debería evaluar las sustancias activas o los preparados y la posible descarga siguiendo los criterios de aprobación especificados en el presente procedimiento.
- .2 Una vez ultimada la evaluación, el fabricante debería cumplimentar una solicitud sobre las sustancias activas y preparados y presentarla al Miembro de la Organización interesado. Antes de presentar la solicitud, el sistema de gestión del agua de lastre, la sustancia activa o el preparado deberían encontrarse en un estado avanzado de concepción y haber sido sometidos a pruebas a fin de poder proporcionar todos los datos necesarios para una aprobación inicial.
- .3 Tras recibir una solicitud satisfactoria, la Administración debería proponer lo antes posible la aprobación a la Organización.
- .4 Los Miembros de la Organización podrán proponer la aprobación de una sustancia.
- .5 La Organización debería anunciar la evaluación de las sustancias activas y los preparados, y proponer un calendario al respecto.
- .6 Las Partes, los Miembros de la Organización, las Naciones Unidas y sus organismos especializados, las organizaciones intergubernamentales que tengan acuerdos con la Organización y las organizaciones no gubernamentales reconocidas como entidades consultivas por la Organización, podrán presentar información de interés para la evaluación.
- .7 De conformidad con lo establecido en sus reglamentos, la Organización debería constituir un grupo técnico que garantice que los datos que sean objeto de derechos de propiedad industrial se traten de forma confidencial.
- .8 El Grupo técnico debería examinar la propuesta detallada, junto con cualquier otra información que se haya presentado, y hacer saber a la Organización si la propuesta indica que puede existir un riesgo inaceptable para el medio ambiente, la salud del ser humano, los bienes y los recursos, de conformidad con los criterios especificados en el presente procedimiento.

- .9 El informe del Grupo técnico debería presentarse por escrito y distribuirse a todas las Partes, los Miembros de la Organización, las Naciones Unidas y sus organismos especializados, las organizaciones intergubernamentales que tengan acuerdos con la Organización y las organizaciones no gubernamentales reconocidas como entidades consultivas por la Organización, antes de que lo examine el Comité competente.
- .10 Teniendo en cuenta el informe del Grupo técnico, el Comité competente de la Organización debería decidir si procede aprobar una propuesta o cualquier modificación de la misma que estime oportuna.
- .11 El Miembro de la Organización que haya presentado la solicitud a la Organización debería informar al solicitante por escrito de la decisión adoptada con respecto a la sustancia activa o preparado de que se trate, y sobre la forma de aplicarlos.
- .12 Las sustancias activas o preparados que hayan recibido la aprobación inicial de la Organización podrán utilizarse para efectuar pruebas de prototipos o de homologación siguiendo las directrices elaboradas por la Organización.⁴ A reserva de que se realice una evaluación aplicando los criterios elaborados por la Organización, podrá utilizarse una sustancia activa o un preparado para las pruebas de prototipo o de homologación para la aprobación de los distintos sistemas de gestión del agua de lastre.
- .13 Todo solicitante que desee aprovechar la aprobación inicial de una sustancia activa o preparado debería incluir en su solicitud el acuerdo por escrito del solicitante cuya sustancia activa o preparado haya recibido la aprobación inicial.

8.2 Aprobación definitiva

8.2.1 De conformidad con lo dispuesto en la regla D-3.2, los sistemas de gestión del agua de lastre en los que se utilicen sustancias activas para cumplir lo dispuesto en el Convenio (que hayan recibido la aprobación inicial) deberán ser aprobados por la Organización. A tal efecto, el Miembro de la Organización que presente la solicitud debería efectuar las pruebas de homologación de conformidad con lo dispuesto en las Directrices para la aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre (D8). Los resultados deberían remitirse a la Organización a fin de confirmar que la toxicidad residual de la descarga se ajusta a la evaluación que se

⁴ Las Directrices para la aprobación y supervisión de los programas de prototipos de tecnologías para el tratamiento del agua de lastre (D10) y las Directrices para la aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre (D8).

efectuó para conceder la aprobación inicial. La conclusión de tal proceso será la aprobación definitiva del sistema de gestión del agua de lastre de conformidad con lo dispuesto en la regla D-3.2. Las sustancias activas o preparados que hayan recibido la aprobación inicial de la Organización podrán utilizarse para evaluar sistemas de gestión del agua de lastre en los que se utilicen sustancias activas y preparados a fin de concederles la aprobación definitiva.

8.2.2 Cabe señalar que, con respecto a las pruebas en tierra de las Directrices D8, en la propuesta para la aprobación definitiva solamente deberían incluirse los resultados de las pruebas de toxicidad residual de conformidad con el procedimiento D9. Todas las demás pruebas de las Directrices D8 se destinan a la evaluación y atención de la Administración. Aunque la aprobación inicial de conformidad con el Procedimiento D9 no debería ser un requisito previo para las pruebas de homologación, dado que la Administración puede reglamentar las descargas de sus propios buques en su propia jurisdicción, seguiría siendo necesaria para los buques en otra jurisdicción, que no podrían utilizar la tecnología específica si ésta no ha recibido la aprobación inicial.

8.2.3 Cabe señalar también que, una vez que un sistema haya recibido la aprobación definitiva de conformidad con el presente procedimiento, si se introducen modificaciones en la Metodología acordada por la Organización, el solicitante correspondiente no debería tener que presentar nuevos datos de manera retroactiva.

8.3 Notificación de la aprobación

8.3.1 La Organización registrará la aprobación inicial y la aprobación definitiva de sustancias activas y preparados y de los sistemas de gestión del agua de lastre en los que se utilicen sustancias activas, y distribuirá anualmente una lista en la que se indicarán los datos siguientes:

- nombre del sistema de gestión del agua de lastre en el que se utilicen sustancias activas o preparados;
- fecha de aprobación;
- nombre del fabricante; y
- otras especificaciones, si procede.

8.4 Modificación

8.4.1 Los fabricantes deberían notificar al Miembro de la Organización cualquier modificación de los nombres, tanto comerciales como técnicos, así como de la composición o del uso de las sustancias activas o preparados en los sistemas de gestión del agua de lastre aprobados por la Organización. A su vez, el Miembro de la Organización debería transmitir esa información a la OMI.

8.4.2 Los fabricantes que deseen introducir modificaciones importantes en alguna parte de un sistema de gestión del agua de lastre que cuente con la aprobación de la Organización, o en las sustancias activas y preparados utilizados en dicho sistema, deberían presentar una nueva solicitud.

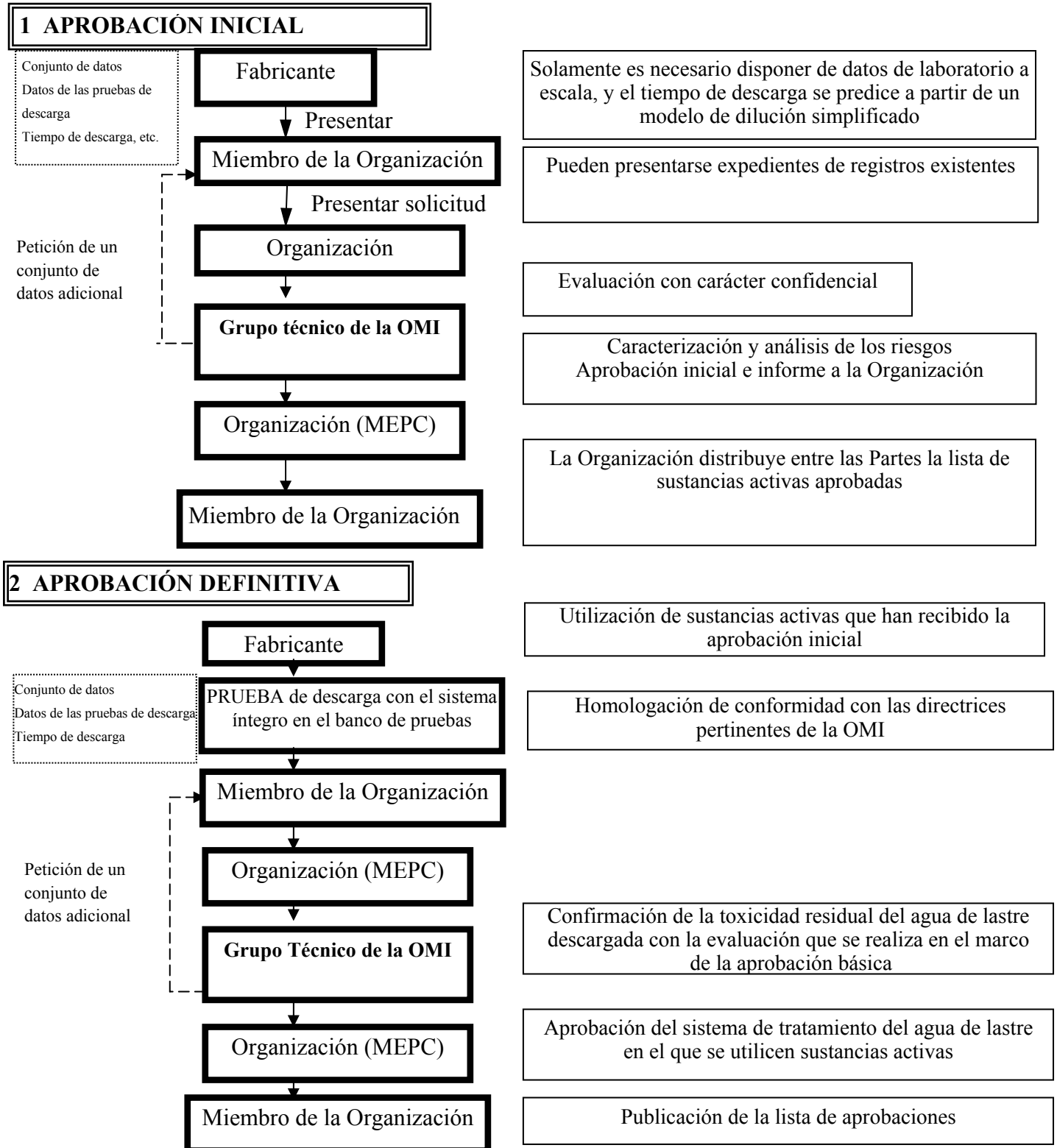
8.5 Revocación de la aprobación

8.5.1 La Organización podrá revocar cualquier aprobación en las siguientes circunstancias:

- .1 si debido a la introducción de enmiendas al Convenio, las sustancias activas y los preparados o los sistemas de gestión del agua de lastre en los que se utilicen sustancias activas ya no cumplen las prescripciones;
- .2 si algún dato o registro de las pruebas difiere sustancialmente de los datos en los que se basó la aprobación y se estima que no cumple las condiciones de aprobación;
- .3 si el Miembro de la Organización solicita la revocación de la aprobación en nombre del fabricante;
- .4 si un Miembro de la Organización o un observador demuestra que el sistema de gestión del agua de lastre aprobado en el que se utiliza una sustancia activa o preparado ha causado daños inaceptables al medio ambiente, la salud del ser humano, los bienes o los recursos.

APÉNDICE

PLAN DE APROBACIÓN DE SUSTANCIAS ACTIVAS O PREPARADOS Y DE SISTEMAS DE GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE EN LOS QUE SE UTILICEN SUSTANCIAS ACTIVAS



ANEXO 2**MANDATO PROVISIONAL DEL GRUPO DE EXAMEN SOBRE EL AGUA DE LASTRE QUE SE REUNIRÁ EN EL MEPC 58**

- 1 Seguir examinando la Metodología para la recopilación de información y la realización del trabajo del GESAMP-BWWG, que figura en el anexo 4 del documento MEPC 57/2/10, y asesorar al Comité sobre la manera de abordar las recomendaciones formuladas por el GESAMP-BWWG durante sus reuniones 4ª y 5ª, recogidas en los puntos 1 a 4 del documento MEPC 57/2 y en el punto 1 del documento MEPC 57/2/10;
- 2 considerar las disposiciones de la resolución A.1005(25) y estudiar la cuestión de los buques sujetos a la regla B-3.3 construidos en 2010, así como la disponibilidad inmediata de tecnología homologada para tales buques que cumpla con la norma D-2:
 - .1 perfeccionando y aplicando la actual metodología para el examen utilizada en el MEPC 53 y el MEPC 55;
 - .2 evaluando el número de buques nuevos construidos en 2010 en los cuales será necesario instalar tecnología de tratamiento del agua de lastre;
 - .3 indicando el estado actual de las tecnologías de tratamiento del agua de lastre y ofreciendo una estimación sobre cuántas de ellas estarán disponibles para los buques construidos en 2010;
 - .4 determinando, a partir de los párrafos 2.2 y 2.3 *supra*, si se dispone de suficiente tecnología homologada para los buques sujetos a la regla B-3-3, construidos en 2010; y
 - .5 recomendando, si se llegara a la conclusión de que la disponibilidad inmediata de tecnología homologada es insuficiente, la vía a seguir más apropiada a fin de que la examine el Comité.
- 5 finalizar la labor sobre las Directrices para el muestreo del agua de lastre (D2), con objeto de ultimarlas y ofrecer la certeza necesaria, y recomendar que las Directrices se adopten mediante una resolución MEPC, teniendo en cuenta el proyecto existente (BLG 12/17, anexo 1) y cualesquiera ponencias que se presenten;
- 4 examinar los aspectos de procedimiento relativos a la presentación de propuestas para la aprobación de sistemas de gestión del agua de lastre en los que se utilicen sustancias activas, como se debatió en el MEPC 57, y más concretamente por lo que respecta a la comunicación entre el GESAMP-BWWG y los solicitantes;

- 6 examinar cualesquiera cambios adicionales a las Directrices para la aprobación de sistemas de gestión del agua de lastre (D8), a partir del proyecto de texto recogido en el anexo 3 del informe del Grupo de examen sobre el agua de lastre (MEPC 57/WP.5), y preparar una versión enmendada de dichas Directrices con miras a adoptarlas mediante una resolución MEPC;
- 7 seguir examinando el documento BLG 12/5/10 con objeto de señalar las posibles consecuencias e implicaciones de las medidas que se proponen sobre el GESAMP-BWWG y la disponibilidad de tecnologías;
- 8 seguir examinando el documento MEPC 57/2/12 para ver la conveniencia de modificar las prescripciones sobre las pruebas a bordo; y
- 9 presentar un informe por escrito al Pleno, el jueves 9 de octubre de 2008.

ANEXO 3**DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE LOS ESTADOS UNIDOS SOBRE
EL RECICLAJE DE BUQUES EN INSTALACIONES SITUADAS
EN ESTADOS QUE NO SEAN PARTES EN EL CONVENIO**

La delegación de los Estados Unidos ha valorado la atención prestada por el Comité al tema del reciclaje de buques en instalaciones situadas en Estados que no sean Partes en el Convenio. Sin embargo, los Estados Unidos no están de acuerdo con la decisión de no prever en el Convenio el reciclaje de buques en instalaciones que, aun estando situadas en Estados que no sean Partes en el Convenio, alcanzan o superan las normas del proyecto de Convenio. Los Estados Unidos entienden que el texto actual del proyecto de Convenio no responde a la profunda inquietud expresada en el documento MEPC 57/3/10, y que por ello habría que seguir examinando estos aspectos. Además, los Estados Unidos consideran poco probable que tales aspectos puedan resolverse mediante una resolución de la Conferencia en la que se prevea con carácter provisional una solución acerca de la capacidad de reciclaje.

ANEXO 4**RESOLUCIÓN MEPC.170(57)
Adoptada el 4 de abril de 2008****DIRECTRICES SOBRE LOS SISTEMAS DE LIMPIEZA
DE LOS GASES DE ESCAPE****EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO**

RECORDANDO el artículo 38 a) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones que confieren al Comité de Protección del Medio Marino (el Comité) los convenios internacionales para la prevención y contención de la contaminación del mar,

RECORDANDO TAMBIÉN que la Conferencia de las Partes en el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques 1973, modificado por el Protocolo de 1978 relativo al mismo (MARPOL 73/78), celebrada en septiembre de 1997, había adoptado el Protocolo de 1997 que enmienda el MARPOL 73/78 mediante la adición del Anexo VI sobre la prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques,

OBSERVANDO que mediante la regla 14 4) b) del Anexo VI, la Conferencia de 1997 acordó que los buques que navegan dentro de una zona de control de las emisiones de SO_x están autorizados a operar con un sistema de limpieza de los gases de escape aprobado por la Administración y teniendo en cuenta las directrices que elabore la Organización,

CONSCIENTE de que el Protocolo de 1997 entró en vigor el 19 de mayo de 2005 y que, de conformidad con la regla 14 7) del Anexo VI, las exenciones de lo prescrito en relación con las zonas de control de las emisiones de SO_x cesaron el 18 de mayo de 2006 con respecto a dicha zona en el Mar Báltico y el 29 de noviembre de 2007 con respecto a la zona de control en el Mar del Norte,

RECORDANDO la resolución MEPC.130(53) mediante la cual el Comité adoptó las Directrices relativas a los sistemas de a bordo para la limpieza de los gases de escape -SO_x,

TRAS EXAMINAR el proyecto de enmiendas a las Directrices relativas a los sistemas de limpieza de los gases de escape elaboradas por el Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel, que se finalizaron en su 12º periodo de sesiones;

1. ADOPTA las Directrices relativas a los sistemas de los gases de escape, que figuran en el anexo de la presente resolución;
2. INVITA a los Gobiernos a que apliquen dichas Directrices a partir de la fecha de su adopción; y
3. REVOCA las Directrices adoptadas mediante la resolución MEPC.130(53).

ANEXO

DIRECTRICES RELATIVAS A LOS SISTEMAS DE LIMPIEZA DE LOS GASES DE ESCAPE

1 INTRODUCCIÓN

1.1 En la regla 14 4) del Anexo VI del MARPOL 73/78 se prescribe que los buques que se encuentren en zonas de control de las emisiones de SO_x utilicen bien fueloil con una concentración de azufre que no exceda de la estipulada en la regla 14 4) a) o apliquen un sistema de limpieza de los gases de escape (LGE) para reducir el total de las emisiones de SO_x hasta la cantidad estipulada en la regla 14 4) b). La unidad LGE debería ser aprobada por la Administración, teniendo en cuenta las presentes directrices.

1.2 De modo análogo a los sistemas de reducción de las emisiones de NO_x, podrá aprobarse una unidad LGE a reserva de comprobaciones periódicas de las emisiones y los parámetros, o el sistema podrá ir provisto de un dispositivo de vigilancia continua de las emisiones. Las presentes directrices se han elaborado con el propósito de contar con pautas objetivas y centradas en el rendimiento. Como alternativa, el método basado en la relación SO₂(ppm)/CO₂(%) simplificará la vigilancia de las emisiones de SO_x y facilitará la aprobación de la unidad LGE. Véase en el apéndice I el fundamento de la utilización de SO₂(ppm)/CO₂(%) como base para el sistema de vigilancia.

1.3 No obstante, las presentes directrices tienen carácter de recomendación, por lo que se invita a las Administraciones a que se basen en las mismas para implantar cualquier normativa al respecto.

2 GENERALIDADES

2.1 Objetivo

2.1.1 El objetivo de las presentes directrices es especificar las prescripciones relativas a los ensayos, la certificación de los reconocimientos y la verificación de los sistemas de limpieza de los gases de escape (LGE) con objeto de garantizar su cumplimiento de lo prescrito en la regla 14 4) b) del Anexo VI del MARPOL 73/78.

2.1.2 Las directrices permiten dos planes: el Plan A (Certificación de la unidad mediante comprobaciones de los parámetros y emisiones) y el Plan B (Vigilancia continua de las emisiones mediante comprobaciones de los parámetros).

2.1.3 Los buques que vayan a utilizar parcial o totalmente un sistema de limpieza de los gases de escape con objeto de cumplir lo prescrito en la regla 14 4) b) del Anexo VI del Convenio MARPOL deberían contar con un plan de cumplimiento para las SECA (SCP).

2.2 Aplicación

2.2.1 Las presentes directrices se aplican a todas las unidades LGE, según estén acopladas a las máquinas de combustión de fueloil, excluidos los incineradores de a bordo, e instaladas a bordo de un buque.

2.3 Definiciones y documentos prescritos

Unidad de combustión de fueloil	Todo motor, caldera, turbina de gas u otro equipo alimentado con fueloil, excluidos los incineradores de a bordo
ppb	Partes por mil millones
SECA	Zona de control de las emisiones de SO _x
UTC	Tiempo universal coordinado
Valor certificado	Límite de emisión especificado por el fabricante que, de acuerdo con el certificado, la unidad LGE cumple
<i>In situ</i>	Muestreo realizado directamente en una corriente de gas de escape
	Régimen continuo máximo
SCP	Plan de cumplimiento para las SECA
SCC	Certificado de cumplimiento para las SECA
ETM "Plan A"	Manual técnico LGE – SO _x para el Plan A
ETM "Plan B"	Manual técnico LGE – SO _x para el Plan B
OMM	Manual de vigilancia de a bordo
Libro registro LGE	Registro de los parámetros de funcionamiento, ajustes de los componentes, mantenimiento y fichas de servicio, según proceda, de la unidad LGE en servicio

Documento	Plan A	Plan B
SCP	X	X
SCC	X	
ETM Plan A	X	
ETM Plan B		X
OMM	X	X
Libro registro LGE o sistema de registro electrónico	X	X
Libro registro de hidrocarburos	X	X

3 NOTA SOBRE LA SEGURIDAD

3.1 Se prestará la debida atención a las consecuencias para la seguridad que puedan tener la manipulación y proximidad de los gases de escape, el equipo de medición y el almacenamiento y utilización de los gases puros y de calibración en cilindros. Las posiciones para la toma de muestras y los andamios de acceso deberían ser tales que la vigilancia pueda desarrollarse en condiciones de seguridad. A la hora de situar la boca de descarga de las aguas residuales utilizada en la unidad SLGE se prestará la debida consideración a la ubicación de las tomas de agua de mar del buque. En todas las condiciones de funcionamiento, el pH se debería mantener a un nivel que evite los daños al sistema antiincrustante, la hélice, el timón y otros componentes del buque que puedan ser vulnerables a las descargas ácidas, posibles causantes de una corrosión acelerada de los componentes metálicos críticos.

4 PLAN A – APROBACIÓN, RECONOCIMIENTO Y CERTIFICACIÓN DEL SISTEMA LGE MEDIANTE COMPROBACIONES DE LOS PARÁMETROS Y EMISIONES

4.1 Aprobación de los sistemas LGE

4.1.1 Generalidades

Las opciones del Plan A de las presentes directrices incluyen:

- a) aprobación de la unidad;
- b) unidades fabricadas en serie;
- c) aprobación de la gama de productos.

4.1.2 Aprobación de la unidad

4.1.2.1 Una unidad LGE debería certificarse como apta para satisfacer tanto el valor límite (el valor certificado) que especifique el fabricante (es decir, el nivel de emisión que la unidad puede alcanzar de manera continua) con un fueloil que tenga el contenido máximo de azufre en % masa/masa permitido por la regla 14 1) del Anexo VI del Convenio MARPOL, como los parámetros de funcionamiento para los que ha de aprobarse, según se enumeran en 4.2.2.1 b).

4.1.2.2 Cuando no vayan a realizarse ensayos con un fueloil que tenga el contenido máximo de azufre en % masa/masa, estará permitido utilizar dos combustibles de prueba con un contenido de azufre inferior en % masa/masa. El contenido de azufre en % masa/masa de los dos combustibles seleccionados debería diferenciarse en una cantidad suficiente para justificar el comportamiento operacional de la unidad LGE y demostrar que las prescripciones de la regla 14 4) del Anexo VI del Convenio MARPOL pueden cumplirse si se hace funcionar la unidad LGE con un combustible que tenga el contenido máximo de azufre en % masa/masa permitido por la regla 14 1) del Anexo VI del Convenio MARPOL. En tales casos, y de conformidad con la sección 4.3 según corresponda, deberían realizarse, al menos, dos ensayos no necesariamente consecutivos, pero sí en dos unidades LGE que sean idénticas.

4.1.2.3 Se deberían determinar los caudales máxicos de los gases de escape de la unidad que sean máxicos y, si procede, mínimos. El fabricante del equipo debería justificar el efecto de la variación de los demás parámetros que se definen en 4.2.2.1 b). El efecto de las variaciones en estos factores habría de ser evaluado mediante ensayos o de otro modo, según corresponda. Ninguna variación en estos factores, o combinación de las variaciones en estos factores, debería hacer que el valor de las emisiones de la unidad LGE fuera superior al valor certificado.

4.1.2.4 Los datos obtenidos de conformidad con esta sección deberían presentarse a la Administración para su aprobación junto con el ETM.

4.1.3 Unidades fabricadas en serie

En el caso de las unidades LGE nominalmente análogas y con los mismos caudales máxicos que se certifican en virtud de lo establecido en la sección 4.1.2, y para evitar que cada unidad LGE se someta a prueba, el fabricante del equipo puede presentar una conformidad de acuerdo de producción para que la acepte la Administración. En virtud de este acuerdo, la certificación de cada unidad LGE debería estar sujeta a todos los reconocimientos que la Administración considere necesarios para asegurarse de que el valor de las emisiones procedentes de cada unidad SLGE no es superior al valor certificado cuando dicho sistema funciona de conformidad con los parámetros definidos en 4.2.2.1 b).

4.1.4 Aprobación de la gama de productos

4.1.4.1 En el caso de una unidad LGE que tenga un proyecto idéntico, pero distintas capacidades de caudal máxico máxico de los gases de escape, la Administración puede aceptar que, en lugar de someter a prueba todas las capacidades de las unidades LGE de conformidad con la sección 4.1.2, los ensayos de dichos sistemas de limpieza se realicen con referencia a tres capacidades distintas, siempre y cuando estos ensayos se lleven a cabo a intervalos que incluyan los índices de capacidad más alto y más bajo de la gama y uno intermedio.

4.1.4.2 Cuando existan diferencias significativas en el proyecto de las unidades LGE de capacidades distintas, no debería aplicarse este procedimiento salvo que, a satisfacción de la Administración, pueda demostrarse que en la práctica esas diferencias no alteran materialmente el funcionamiento entre los distintos tipos de unidades LGE.

4.1.4.3 Para las unidades LGE de capacidades distintas, deberían ofrecerse datos relativos a la sensibilidad a las variaciones en el tipo de maquinaria de combustión a la que se encuentre acoplado el sistema, además de datos relativos a la sensibilidad a las variaciones en los parámetros enumerados en 4.2.2.1 b). Esto debería realizarse tomando como base los ensayos u otros datos, según corresponda.

4.1.4.4 Deberían ofrecerse datos relativos al efecto de los cambios de la capacidad LGE en las características del agua de lavado.

4.1.4.5 Deberían presentarse a la Administración todos los datos justificativos obtenidos de conformidad con esta sección, junto con el ETM para cada capacidad de unidad.

4.1.4.6 Para el valor de emisión límite que se contempla en 4.1.2.2, 4.1.2.3 y 4.1.3 podrá utilizarse un cociente SO_2 (ppm)/ CO_2 (%).

4.2 Reconocimiento y certificación

4.2.1 Procedimientos para la certificación de una unidad LGE

4.2.1.1 A fin de cumplir lo prescrito en 4.1, ya sea antes o después de la instalación a bordo, debería certificarse que cada unidad LGE se ajusta al límite de emisión (valor certificado) que especifique el fabricante (es decir, el nivel de emisión que la unidad puede alcanzar de manera continua) en las condiciones de funcionamiento y con las restricciones que figuran en el Manual técnico LGE (ETM) que haya aprobado la Administración.

4.2.1.2 La determinación del valor certificado debería ajustarse a lo dispuesto en las presentes directrices.

4.2.1.3 La Administración debería expedir un SCC a toda unidad LGE que se ajuste a lo prescrito en 4.2.1.1.

4.2.1.4 El fabricante del sistema LGE, el propietario del buque u otra parte deberían solicitar el SCC.

4.2.1.5 A las unidades LGE posteriores cuyo proyecto y capacidad nominal sea igual a lo que se certifica en 4.2.1.1, la Administración les puede expedir un SCC sin necesidad de someterlas a prueba de conformidad con 4.2.1.1 y a reserva de lo indicado en la sección 4.1.3 de las presentes directrices.

4.2.1.6 La Administración puede aceptar unidades LGE del mismo tipo con capacidades nominales diferentes a lo certificado en 4.2.1.1 y a reserva de lo indicado en la sección 4.1.4 de las presentes directrices.

4.2.1.7 La Administración debería centrarse especialmente en el examen de las unidades LGE que únicamente tratan una parte de la corriente de gases de escape en la salida de gases donde van acopladas para garantizar que, en todas las condiciones de funcionamiento definidas, el valor global de las emisiones de los gases de escape en el efluente del sistema es inferior al valor certificado.

4.2.2 Manual técnico relativo al sistema LGE (ETM) – "Plan A"

4.2.2.1 Cada unidad LGE debería disponer de un ETM facilitado por el fabricante en el que, como mínimo, figure la información siguiente:

- a) la identificación de la unidad (fabricante, modelo/tipo, número de serie y demás datos que se necesiten), incluida una descripción de dicha unidad y todos los sistemas auxiliares necesarios;
- b) los límites de funcionamiento, o la gama de valores de funcionamiento, para los que se haya certificado la unidad, y que, como mínimo, deberían incluir:
 - i) los caudales máxicos máximo y, si procede, mínimo del gas de escape;

- ii) la potencia, el tipo y demás parámetros pertinentes de la unidad de combustión de fueloil para la que se instalará la unidad LGE. En el caso de las calderas también se debería facilitar la relación máxima aire/combustible al 100% de carga. En el caso de los motores diesel, se indicará si se trata de un motor de dos o de cuatro tiempos;
 - iii) los valores máximo y mínimo del caudal de agua de lavado, las presiones de entrada y la alcalinidad mínima del agua de entrada (ISO 9963-1-2);
 - iv) las gamas de la temperatura de entrada del gas de escape y las temperaturas máxima y mínima de salida del gas con la unidad LGE en funcionamiento;
 - v) las gamas de la presión de entrada y de salida del gas de escape y la presión máxima de entrada del gas con la unidad de combustión del fueloil en funcionamiento a régimen continuo máximo o al 80% de la potencia, según proceda;
 - vi) los niveles de salinidad o los elementos de agua dulce necesarios para proporcionar agentes neutralizadores adecuados; y
 - vii) otros factores relativos al proyecto y al funcionamiento de la unidad LGE pertinentes para alcanzar un valor máximo de emisiones inferior al valor certificado;
- c) cualesquiera prescripciones o restricciones aplicables a la unidad LGE o equipo correspondiente que sean necesarias para que la unidad pueda alcanzar un valor máximo de emisiones inferior al valor certificado;
 - d) las prescripciones relativas a mantenimiento, servicio o ajuste con objeto de que la unidad SLGE pueda seguir alcanzando un valor máximo de emisiones inferior al valor certificado. El mantenimiento, el servicio y los ajustes deberían consignarse en el Libro registro LGE;
 - e) un procedimiento de comprobación que deba utilizarse en los reconocimientos con objeto de garantizar su funcionamiento y que el uso de la unidad se ajusta a lo requerido (sección 4.4);
 - f) variación, en toda la gama de rendimiento, de las características del agua de lavado;
 - g) las prescripciones relativas al proyecto del sistema de agua de lavado; y
 - h) el SCC.

4.2.2.2 La Administración debería aprobar el ETM.

4.2.2.3 El ETM debería conservarse a bordo del buque en el que se ha instalado la unidad LGE y estar disponible para los reconocimientos según se requiera.

4.2.2.4 La Administración debería aprobar las enmiendas al ETM que reflejen los cambios de la unidad LGE que afecten al funcionamiento en lo que respecta a las emisiones en el aire y/o el agua. Cuando la información añadida, suprimida o enmendada en el ETM no forme parte del ETM aprobado inicialmente, dicha información debería guardarse con el ETM y ser considerada como parte de éste.

4.2.2.5 Como alternativa al régimen máximo de emisiones estipulado en la regla 14 4) b), se podrá aplicar una relación SO_2 (ppm)/ CO_2 (%) comparable como se prescribe en la figura 1 del apéndice I, medida en el efluente de la unidad SLGE.

4.2.3 Reconocimientos en servicio

4.2.3.1 Las unidades LGE deberían estar sujetas al reconocimiento en la instalación y a los reconocimientos iniciales, anuales/intermedios y de renovación por parte de la Administración, con independencia de que en el momento del reconocimiento el buque pueda o no encontrarse en una SECA.

4.2.3.2 De conformidad con la regla 10 del Anexo VI del Convenio MARPOL, las unidades LGE también pueden ser objeto de inspección en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto cuando el buque se encuentre en una SECA.

4.2.3.3 Antes de su utilización en una SECA, la Administración debería expedir, en relación con cada unidad LGE, un certificado de cumplimiento para las SECA (SCC).

4.2.3.4 El Certificado IAPP del buque debería refrendarse debidamente en cada reconocimiento según se prescribe en 4.2.3.1.

4.3 Límites de las emisiones

4.3.1 Cada unidad LGE debería ser apta para reducir las emisiones y que éstas sean iguales o inferiores al valor certificado en cualquier punto de carga cuando se esté funcionando de conformidad con los criterios que figuran en 4.2.2.1 b), según se especifica en 4.3.2 a 4.3.5 de las presentes directrices, exceptuando lo establecido en 4.3.7 y 4.3.8.

4.3.2 Las unidades LGE acopladas a los motores propulsores principales diesel deberían satisfacer lo prescrito en 4.3.1 en todas las cargas que se encuentren entre el 25% y el 100% de toda la gama de carga de dichos motores.

4.3.3 Las unidades LGE acopladas a motores auxiliares diesel deberían satisfacer lo prescrito en 4.3.1 en todas las cargas que se encuentren entre el 10% y el 100% de la gama de carga de dichos motores.

4.3.4 Las unidades LGE acopladas a motores diesel que suministren potencia con fines auxiliares y de propulsión principal deberían satisfacer lo prescrito en 4.3.3.

4.3.5 Las unidades LGE acopladas a las calderas deberían satisfacer lo prescrito en 4.3.1 en todas las cargas que se encuentren entre el 10% y el 100% de la gama de carga (régimen de vaporización) o, si el margen de regulación es inferior, por encima de la gama de carga real de las calderas.

4.3.6 A fin de demostrar el rendimiento, deberían medirse las emisiones en cuatro puntos de carga como mínimo, contando con el consentimiento de la Administración. Un punto de carga se situará en el 95-100% del caudal másico máximo del gas de escape para el que se certificará la unidad. Un punto de carga se situará entre el $\pm 5\%$ del caudal másico mínimo del gas de escape para el que se certificará la unidad. Los dos puntos de carga restantes se espaciarán por igual entre los caudales másicos máximo y mínimo del gas de escape. Cuando existan discontinuidades en el funcionamiento del sistema, debería aumentarse el número de puntos de carga, con el consentimiento por parte de la Administración, de modo que se demuestre que se conserva el funcionamiento requerido en la gama establecida de caudal másico del gas de escape. Deberían someterse a prueba más puntos de carga intermedios en caso de que se tengan indicios de que una cresta de emisiones se encuentra por debajo del caudal másico máximo y por encima, si procede, del caudal másico mínimo del gas de escape. Estos ensayos complementarios deberían repetirse el número de veces suficiente para establecer el valor de cresta de las emisiones.

4.3.7 En el caso de cargas inferiores a lo especificado en 4.3.2 a 4.3.5, la unidad LGE debería seguir funcionando. En los casos en los que pueda ser necesario que el equipo de combustión de fueloil funcione en condiciones de marcha en vacío, la concentración de las emisiones de SO₂ (ppm) en la concentración normalizada de O₂ (15,0% para motores diesel y 3,0% para calderas) debería ser inferior a 50 ppm.

4.3.8 Como alternativa a lo dispuesto en 4.3.2 a 4.3.5 y 4.3.7, cada unidad LGE debería ser apta para reducir las emisiones al valor certificado o uno inferior en la relación SO₂ (ppm)/CO₂ (%) en cualquier punto de carga cuando se opere de conformidad con los criterios que se indican en 4.2.2.1 b) y 4.2.2.4.

4.4 Procedimientos para demostrar el cumplimiento del límite de emisiones a bordo

4.4.1 En el ETM de cada unidad LGE debería incluirse un procedimiento de verificación para su utilización en los reconocimientos según se necesite. Este procedimiento no debería exigir equipo especializado ni un conocimiento profundo del sistema. Cuando se necesiten dispositivos concretos, éstos se deberían proveer y mantener como si formaran parte del sistema. El proyecto de la unidad LGE debería facilitar las inspecciones que sean necesarias. Este procedimiento de verificación se basa en que si todos los componentes importantes y los valores de funcionamiento o configuraciones se ajustan a lo aprobado, entonces el funcionamiento del sistema LGE se ajusta a lo requerido y no será necesario realizar mediciones de las emisiones reales de los gases de escape. También es necesario garantizar que la unidad LGE esté acoplada a un elemento del equipo de combustión de fueloil para el que esté regulada (esto forma parte del SCP).

4.4.2 Todos los componentes y valores de funcionamiento o configuraciones que puedan repercutir en el funcionamiento de la unidad LGE y en su aptitud para ajustarse al límite de emisiones requerido deberían estar incluidos en el procedimiento de verificación.

4.4.3 El procedimiento de verificación debería ser presentado por el fabricante del sistema LGE y aprobado por la Administración.

4.4.4 El procedimiento de verificación debería abarcar una comprobación de la documentación así como una comprobación física de la unidad LGE.

4.4.5 El inspector debería verificar que cada unidad LGE ha sido instalada de conformidad con el ETM y dispone de un SCC, según corresponda.

4.4.6 A discreción de la Administración, el inspector debería tener la posibilidad de comprobar alguno de los componentes, valores de funcionamiento o configuraciones identificados, o todos ellos. Cuando exista más de una unidad LGE, la Administración puede, a criterio propio, abreviar o reducir la extensión del reconocimiento a bordo. No obstante, debería realizarse un reconocimiento completo para, al menos, una unidad LGE de cada tipo que exista a bordo, siempre y cuando se espere que las otras unidades LGE funcionen de forma idéntica.

4.4.7 En las unidades LGE deberían incluirse los medios para llevar un registro automático cuándo se está utilizando el sistema. Dichos medios deberían registrar, como mínimo, la presión del agua de lavado y el caudal en la conexión de entrada de la unidad LGE, la alcalinidad del agua de lavado en las conexiones de entrada y salida de la unidad LGE, la presión del gas de escape antes, y asimismo la caída en la presión en toda la unidad LGE, la carga del equipo de combustión de fueloil y la temperatura de los gases de escape antes y después de pasar por la unidad LGE. El sistema registrador de datos debería cumplir las prescripciones que figuran en las secciones 7 y 8. En el caso de una unidad que consuma productos químicos a una frecuencia conocida, como se documenta en el ETM, la anotación de dicho consumo en el Libro registro LGE también responde a este objetivo.

4.4.8 En el Plan A, si no está instalado un sistema de vigilancia continua, se recomienda que se realice una comprobación aleatoria diaria de la calidad de los gases de escape en términos del cociente SO_2 (ppm)/ CO_2 (%) para comprobar el cumplimiento, junto con las comprobaciones de parámetros estipuladas en 4.4.7. Si dicho sistema está instalado, sólo se necesita una comprobación aleatoria diaria de los parámetros enumerados en 4.4.7 para verificar el funcionamiento correcto de la unidad LGE.

4.4.9 Si el fabricante de la unidad LGE no puede garantizar que la unidad cumplirá el valor certificado o uno inferior entre los reconocimientos mediante el procedimiento de verificación estipulado en 4.4.1, o si esto requiere equipo especializado o conocimientos detallados, se recomienda utilizar la vigilancia continua de los gases de escape de cada unidad LGE para garantizar el cumplimiento a los explotadores de buques cuando el buque navegue por una SECA y en el caso de inspección por la autoridad del Estado rector del puerto.

4.4.10 El propietario del buque debería mantener un Libro registro LGE en el que queden registrados el mantenimiento y el servicio de la unidad. El formulario correspondiente debería ser presentado por el fabricante del sistema LGE y ser aprobado por la Administración. Este Libro registro debería estar disponible en el momento de los reconocimientos según se requiera, y poder consultarse junto con los diarios de máquinas y demás datos que resulten necesarios para confirmar que la unidad LGE funciona correctamente. Como alternativa, esta información debería introducirse en el Sistema de registro de mantenimiento planificado del buque que apruebe la Administración.

5 PLAN B – APROBACIÓN, RECONOCIMIENTO Y CERTIFICACIÓN DEL SISTEMA LGE MEDIANTE LA VIGILANCIA CONTINUA DE LAS EMISIONES DE SO_x

5.1 Generalidades

El presente Plan debería utilizarse para demostrar que las emisiones procedentes de una unidad de combustión de fueloil equipada con un sistema LGE presentarán, con dicho sistema funcionando, el valor de emisión prescrito (es decir, el que figura en el SCP) o uno inferior en cualquier punto de carga, incluida la fase de transición, de conformidad con lo dispuesto en la regla 14 4) b) del Anexo VI del Convenio MARPOL.

5.2 Aprobación

Cumplimiento demostrado durante el servicio mediante vigilancia continua de los gases de escape. El sistema de vigilancia debería ser aprobado por la Administración, y ésta debería poder disponer de los resultados de la vigilancia cuando sea necesario para demostrar el cumplimiento prescrito.

5.3 Reconocimiento y certificación

5.3.1 El sistema de vigilancia del sistema LGE debería estar sujeto al reconocimiento en la instalación y a los reconocimientos iniciales, anuales/intermedios y de renovación por parte de la Administración, con independencia de que en el momento del reconocimiento el buque pueda o no encontrarse en una SECA.

5.3.2 De conformidad con la regla 10 del Anexo VI del Convenio MARPOL, los sistemas de vigilancia de las unidades LGE también pueden ser objeto de inspección en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto cuando el buque se encuentre en una SECA.

5.3.3 El Certificado IAPP del buque debería refrendarse debidamente en cada reconocimiento según se prescribe en 5.3.1.

5.4 Cálculo del régimen de emisiones

5.4.1 En el método del cociente SO₂ (ppm)/CO₂ (%) relativo a la composición de los gases de escape, las mediciones deberían efectuarse en un lugar adecuado que se encuentre después de la unidad LGE y cumpliendo lo prescrito en 6.2 y 6.15.

5.4.2 Las concentraciones de SO₂ (ppm) y CO₂ (%) han de vigilarse en todo momento y se introducirán en un dispositivo de registro y procesamiento de datos a una frecuencia no inferior a 0,0035 Hz.

5.4.3 Si se utiliza más de un analizador para determinar el cociente SO₂/CO₂, deberían ajustarse para que tengan tiempos de muestreo y de medición similares, y los datos alinearse de modo que el cociente SO₂/CO₂ sea plenamente representativo de la composición del gas de escape.

5.5 Procedimientos para demostrar el cumplimiento del límite de emisiones a bordo

5.5.1 El sistema registrador de datos debería cumplir las prescripciones que figuran en las secciones 7 y 8.

5.5.2 Las comprobaciones aleatorias diarias de los parámetros enumerados en 4.4.7 son necesarias para verificar el funcionamiento correcto de la unidad LGE y deberían consignarse en el Libro registro LGE o en el sistema de registro de la sala de máquinas.

5.6 Manual técnico relativo al sistema LGE (ETM) – "Plan B"

5.6.1 Cada unidad LGE debería disponer de un ETM facilitado por el fabricante en el que, como mínimo, figure la información siguiente:

- a) la identificación de la unidad (fabricante, modelo/tipo, número de serie y demás datos que se necesiten), incluida una descripción de dicha unidad y todos los sistemas auxiliares necesarios;
- b) los límites de funcionamiento, o la gama de valores de funcionamiento, para los que se haya certificado la unidad, y que, como mínimo, deberían incluir:
 - i) los caudales máxicos máximo y, si procede, mínimo del gas de escape;
 - ii) la potencia, el tipo y demás parámetros pertinentes de la unidad de combustión de fueloil para la que se instalará la unidad LGE. En el caso de las calderas también se debería facilitar la relación máxima aire/combustible al 100% de carga. En el caso de los motores diesel, se indicará si se trata de un motor de dos o de cuatro tiempos;
 - iii) los valores máximo y mínimo del caudal de agua de lavado, las presiones de entrada y la alcalinidad mínima del agua de entrada (ISO 9963-1-2);
 - iv) las gamas de la temperatura de entrada del gas de escape y las temperaturas máxima y mínima de salida del gas con la unidad LGE en funcionamiento;
 - v) las gamas de la presión de entrada y de salida del gas de escape y la presión máxima de entrada del gas con la unidad de combustión del fueloil en funcionamiento a régimen continuo máximo o al 80% de la potencia, según proceda;
 - vi) los niveles de salinidad o los elementos de agua dulce necesarios para proporcionar agentes neutralizadores adecuados; y
 - vii) otros parámetros relativos al funcionamiento de la unidad LGE;
- c) cualesquiera prescripciones o restricciones aplicables a la unidad LGE o equipo correspondiente;

- d) variación, en toda la gama de rendimiento, de las características del agua de lavado;
- e) las prescripciones relativas al proyecto del sistema de agua de lavado.

5.6.2 La Administración debería aprobar el ETM.

5.6.3 El ETM debería conservarse a bordo del buque en el que se ha instalado la unidad LGE y estar disponible para los reconocimientos según se requiera.

5.6.4 La Administración debería aprobar las enmiendas al ETM que reflejen los cambios de la unidad LGE que afecten al funcionamiento en lo que respecta a las emisiones en el aire y/o el agua. Cuando la información añadida, suprimida o enmendada en el ETM no forme parte del ETM aprobado inicialmente, dicha información debería guardarse con el ETM y ser considerada como parte de éste.

6 ENSAYOS RELATIVOS A LAS EMISIONES

6.1 Los ensayos relativos a las emisiones deberían ajustarse a lo prescrito en el capítulo 5 del Código Técnico sobre los NO_x y apéndices correspondientes, salvo lo previsto en las presentes directrices.

6.2 Deberían medirse el CO₂, el O₂ y el SO₂, según proceda. El error de medición del CO₂, O₂ y SO₂ no deberá ser superior a $\pm 5\%$ de la lectura o $\pm 3,5\%$ de la escala completa, si este último valor es menor, de conformidad con lo estipulado en la sección 1.5 del apéndice 3 del Código Técnico sobre los NO_x. Para concentraciones inferiores a 100 ppm, el error de medición no debería exceder de ± 4 ppm.

6.3 Debería medirse el SO₂, en seco o húmedo, utilizando analizadores infrarrojos no dispersivos (NDIR) o analizadores ultravioleta (NDUV) y con equipo complementario, como por ejemplo secadores, según se necesite. Se pueden aceptar otros sistemas o analizadores si con ellos se obtienen resultados equivalentes o mejores a los del equipo mencionado, a condición de que los apruebe la Administración.

6.4 La muestra de gas de escape para el SO₂ debería obtenerse a partir de un punto de muestreo representativo en el efluente de la unidad LGE.

6.5 El SO₂ y el CO₂ deberían determinarse utilizando sistemas de muestras *in situ* o de muestras extractivas.

6.6 La muestra extractiva del gas de escape para la determinación del SO₂ debería mantenerse a una temperatura suficiente con objeto de evitar la condensación de agua en el sistema de muestreo y, por tanto, la pérdida de SO₂.

6.7 Si la muestra extractiva del gas de escape para la determinación del SO₂ debe secarse antes del análisis, habría que hacerlo de tal forma que no dé lugar a la pérdida de SO₂ en la muestra analizada.

6.8 Cuando se mide el SO_2 *in situ*, también habrá de determinarse el contenido de agua en la corriente del gas de escape en ese punto para ajustar la lectura del SO_2 a un valor correspondiente a la base seca.

6.9 Se pueden utilizar los cálculos de los casos de combustión completa cuando vaya a calcularse el caudal másico del gas de escape de conformidad con el apéndice 6 del Código Técnico sobre los NO_x . El caudal másico del gas de escape (GEXHW) debería determinarse con respecto al flujo másico que entra en la unidad LGE.

6.10 Al aplicar la ecuación núm. 15 del Código Técnico sobre los NO_x , la concentración de SO_2 en base seca debería convertirse a un valor correspondiente a la base húmeda utilizando el factor de corrección base húmeda/base seca aplicable al gas de escape en la entrada a la unidad LGE (ecuación núm. 11 del Código Técnico sobre los NO_x , $\text{CO} = 0$):

$$w = 0,002855, u = w/\text{densidad del gas de escape en g/m}^3 \text{ a } 0^\circ\text{C y } 101,3 \text{ kPa}$$

6.11 El fueloil que se utilice en el ensayo debería ser un producto de mezcla residual. Habría que analizar una muestra representativa de dicho fueloil para determinar su composición química (carbono, hidrógeno y azufre), junto con los demás parámetros que sean necesarios para establecer su grado conforme a la especificación ISO 8217. Si es necesario a fin de alcanzar los niveles de azufre prescritos en la sección 4.1.2, podrán añadirse gases de SO_2 al gas de escape de una manera que garantice un nivel de SO_x equivalente y la homogeneidad de SO_x en el gas de escape antes de la entrada al sistema LGE.

6.12 En el caso de los motores diesel, la potencia debería ser la potencia al freno sin corregir.

6.13 En el caso de las calderas, la "potencia" debería determinarse a partir del flujo de combustible y de un consumo teórico de combustible en el freno igual a 200 g/kWh.

6.14 En lugar del procedimiento de ensayo descrito en 6.9 a 6.10 y 6.12 a 6.13, el cumplimiento puede demostrarse midiendo la concentración de SO_2 y CO_2 en los gases de escape en el efluente de la unidad LGE.

6.15 Si se utiliza el método del cociente SO_2 (ppm)/ CO_2 (%):

- a) las condiciones estipuladas en 6.4 y 6.5 deberían aplicarse también a la medición de CO_2 (%) y se recomienda que las muestras de SO_2 y CO_2 se obtengan en el mismo lugar;
- b) las mediciones de SO_2 y CO_2 deberían llevarse a cabo ya sea por encima de los puntos de rocío respectivos o completamente en seco reconociendo que las condiciones estipuladas en 6.6 a 6.8 deberían aplicarse también a la medición de CO_2 (%);
- c) no es necesario determinar el contenido de carbono e hidrógeno del combustible de ensayo estipulado en 6.11;
- d) la tecnología de medición de SO_2 y CO_2 debería ser la que se indica en 6.3.

7 DISPOSITIVO DE REGISTRO Y PROCESAMIENTO DE DATOS

7.1 El dispositivo de registro y procesamiento de datos debería ser resistente, estar proyectado a prueba de manipulaciones indebidas y tener solamente capacidad de lectura.

7.2 El dispositivo de registro y procesamiento debería registrar los datos que se exigen en 4.4.7, 5.4.2 y 10.3, tomando como referencia el tiempo universal coordinado (UTC) y la situación del buque mediante el sistema mundial de navegación por satélite (SMNS).

7.3 El dispositivo de registro y procesamiento debería ser capaz de elaborar informes en periodos de tiempo concretos.

7.4 Los datos deberían conservarse durante, al menos, 18 meses a partir de la fecha del registro. Si se ha cambiado el sistema en ese periodo de tiempo, el propietario del buque debería garantizar que se conservan a bordo los datos prescritos y que se puede disponer de ellos cuando se necesiten.

7.5 El dispositivo debería ser capaz de descargar una copia de los datos registrados y de los informes en un formato que resulte fácil de utilizar. Dicha copia de datos e informes debería encontrarse disponible para la Administración o la autoridad del Estado rector del puerto cuando así lo soliciten.

8 MANUAL DE VIGILANCIA DE A BORDO (OMM)

8.1 La elaboración del OMM debería abarcar la unidad LGE para todos los elementos del equipo de combustión de fueloil que tengan que ser identificados y para los cuales haya que demostrar el cumplimiento.

8.2 En el OMM se deberían incluir, como mínimo, los siguientes aspectos:

- a) los sensores que han de utilizarse para evaluar el rendimiento del sistema LGE y la vigilancia del agua de lavado, así como las prescripciones relativas a su servicio, mantenimiento y calibración;
- b) los puestos desde donde se realizarán las mediciones de las emisiones de los gases de escape y la vigilancia del agua de lavado, junto con los datos relativos a todos los servicios auxiliares que resulten necesarios, como por ejemplo líneas de trasvase de muestras y unidades de tratamiento de muestras, además de todas las prescripciones que guarden relación con el servicio y el mantenimiento;
- c) los analizadores que vayan a ser utilizados, así como las prescripciones relativas a su servicio, mantenimiento y calibración;
- d) los procedimientos de comprobación del cero y del calibrado del analizador; y
- e) otros datos o información pertinentes para el correcto funcionamiento del sistema de vigilancia o su utilización con el fin de demostrar el cumplimiento.

8.3 El OMM debería indicar cómo se llevará a cabo el reconocimiento del sistema de vigilancia.

8.4 El OMM debería ser aprobado por la Administración.

9 CUMPLIMIENTO POR EL BUQUE

9.1 Plan de cumplimiento para las SECA (SCP)

9.1.1 Con objeto de cumplir lo prescrito en la regla 14 4) del Anexo VI del Convenio MARPOL, todos los buques que vayan a utilizar una unidad LGE, en parte o en su totalidad, deberían contar con un SCP aprobado por la Administración.

9.1.2 En el SCP se debería enumerar cada elemento del equipo de combustión de fueloil que tenga que ajustarse a las prescripciones para funcionar dentro de una SECA.

9.1.3 De acuerdo con el Plan A, el SCP debería presentar datos de vigilancia continua que demuestren que los parámetros de 4.4.7 se mantienen dentro de los límites de las especificaciones recomendadas por el fabricante. Con el Plan B, esto se demostraría utilizando registros diarios de parámetros clave.

9.1.4 De acuerdo con el Plan B, el SCP debería detallar cómo la vigilancia continua de las emisiones de los gases de escape demostrará que el cociente total SO₂ (ppm)/CO₂ (%) del buque es equiparable a lo establecido en la regla 14 4 b) o a un valor inferior, como el prescrito en la figura 1 del apéndice I. Con el Plan A, esto se demostraría utilizando registros diarios de las emisiones de los gases de escape.

9.1.5 Puede que existan equipos, como por ejemplo motores o calderas pequeños, en los que no resultaría práctico acoplar unidades LGE, especialmente cuando dichos equipos estén ubicados a cierta distancia de los espacios de máquinas principales. En el SCP deberían enumerarse todas esas unidades de combustión de fueloil. En el caso de todas las unidades de combustión de fueloil que no estén equipadas con una unidad LGE, el cumplimiento podrá conseguirse mediante la regla 14 4) a) del Anexo VI del Convenio MARPOL mientras el buque se encuentre en una SECA. De igual modo, este cumplimiento podrá lograrse basándose en las emisiones totales del buque que se describen en 9.1.7 y 9.1.8.

9.1.6 Por lo general, las prescripciones relativas a la construcción del buque exigen que cada unidad de combustión de fueloil disponga de su propio sistema de gases de escape con ventilación atmosférica. Por consiguiente, el cumplimiento por parte del buque puede quedar demostrado si cada elemento del equipo de combustión de fueloil se ajusta a lo prescrito en el Plan A o en el Plan B. De igual modo, este cumplimiento podrá lograrse basándose en las emisiones totales del buque que se describen en 9.1.7 y 9.1.8.

9.1.7 Se considerará que el buque cumple las prescripciones si todas las unidades de combustión de fueloil se ajustan a lo establecido en las reglas 14 4 a) o 14 4 b) del Anexo VI del Convenio MARPOL.

9.1.8.1 Teniendo en cuenta que el límite estipulado en la regla 14 4) b) del Anexo VI del Convenio MARPOL corresponde al buque y no a cada elemento específico del equipo de combustión, el propietario del buque debería contar con la posibilidad de compensar todo funcionamiento cuya eficacia supere considerablemente lo estipulado en la regla 14 4 b) o el cociente SO_2 (ppm)/ CO_2 (%) equiparable prescrito en la figura 1 del apéndice I, con el equipo, posiblemente no provisto de unidades LGE, que no cumpla dicha prescripción. Estos casos deberían estar sujetos a una consideración especial por parte de la Administración. En concreto, el SCP debería detallar el modo en el que van a acumularse todas las emisiones reales procedentes de cada unidad de combustión de fueloil con el fin de obtener un valor de las emisiones que sea global y en tiempo real para el caso de un buque que no supere lo estipulado en la regla 14 4) b) o el cociente SO_2 (ppm)/ CO_2 (%) equiparable prescrito en la figura 1 del apéndice I.

9.1.8.2 Puesto que el valor de emisiones prescrito en la regla 14 4) b) del Anexo VI del Convenio MARPOL no es una opción equivalente sino una opción alternativa al valor señalado en la regla 14 4) a) del Anexo VI del Convenio MARPOL, si las unidades de combustión de fueloil superan el límite de la regla 14 4) a), como se indica en la sección 9.1.8.1, deberían aplicarse las prescripciones de la regla 14 4) b) cuando pueda documentarse claramente el contenido real de azufre en el fueloil utilizado en cualquier momento, junto con la prescripción de que el régimen específico de consumo de combustible (g fuel/kWh) de dicho equipo puede ser determinado en tiempo real (prescripciones relativas a la calibración de dicho equipo para cumplir las prescripciones que figuran en el Código Técnico sobre los NO_x).

9.1.9 En ningún momento durante la navegación en una SECA deberían las emisiones totales del buque, según se describen en 9.1.5, exceder lo estipulado en la regla 14 4) b) o el cociente SO_2 (ppm)/ CO_2 (%) equiparable prescrito en la figura 1 del apéndice I. Se aconseja a los propietarios de buques que consideren el peor caso posible, tal como la maniobra o las operaciones de gran potencia, en sus estrategias de control de SO_x .

9.2 Demostración del cumplimiento

9.2.1 Plan A

9.2.1.1 El SCP no debería reproducir sino hacer referencia al ETM, al Libro registro LGE o el sistema de registro de la sala de máquinas y al OMM especificados en el Plan A. Cabe señalar que, como alternativa, los registros de mantenimiento pueden consignarse en el Sistema de registro de mantenimiento planificado del buque, según lo autorice la Administración.

9.2.1.2 Para todos los equipos de combustión de fueloil mencionados en 9.1.1, se deberían aportar datos que demuestren que se cumplen los índices y las restricciones aplicables a la unidad LGE aprobada, como se señala en 4.2.2.1.b).

9.2.1.3 Los parámetros necesarios deberían vigilarse y quedar registrados como se prescribe en 4.4.7 mientras el buque se encuentre en una SECA, con objeto de demostrar el cumplimiento.

9.2.2 Plan B

9.2.2.1 El SCP no debería reproducir sino hacer referencia al ETM, al Libro registro LGE o el sistema de registro de la sala de máquinas y al OMM especificados en el Plan B.

10 AGUA DE LAVADO

10.1 Criterios de descarga del agua de lavado¹

10.1.1 Cuando el sistema LGE se utilice en puertos o estuarios, el agua de lavado debería cumplir los límites siguientes:

10.1.2 Criterio del pH

10.1.2.1 El pH del agua de lavado debería cumplir una de las siguientes prescripciones, la cual habría que consignar en el Manual técnico relativo al sistema LGE (ETM):

- i) El pH del agua de lavado no debería ser inferior a 6,5 al descargarse en el mar con la excepción de que, durante maniobras y en tránsito, se permita una diferencia máxima de 2 unidades entre el pH de entrada y el de salida.
- ii) Al poner en servicio la(s) unidad(es) tras instalarlas, se debería medir la pluma que forma el agua de lavado descargada desde fuera del buque (estacionario en el puerto) y se registrará el pH del agua descargada en el punto de medición del buque cuando el pH en la pluma, a 4 metros del punto de descarga, sea de 6,5 o superior. El pH del agua de descarga que alcance un valor mínimo de 6,5 será el límite de pH del agua descargada en el mar que se consigne en el ETM.

10.1.3 Hidrocarburos aromáticos policíclicos (PAH)

La concentración de PAH en el agua de lavado debería cumplir las siguientes prescripciones. Se debería dejar constancia en el ETM del límite apropiado.

10.1.3.1 La concentración máxima continua de PAH en el agua de lavado no debería ser superior a 50 µg/L de PAH_{ph} (fenantreno equivalente) por encima de la concentración de PAH del agua de entrada. A los efectos del presente criterio, la concentración de PAH en el agua de lavado debería medirse en el efluente del equipo de tratamiento del agua, pero antes de la dilución del agua de lavado o de otra unidad de dosificación de reactivos que pueda utilizarse previamente a la descarga.

¹ Los criterios de descarga del agua de lavado deberían revisarse en el futuro a medida que se disponga de más datos sobre el contenido de la descarga y sus efectos, teniendo en cuenta el asesoramiento dado por el GESAMP.

10.1.3.2 El límite de 50 µg/L indicado *supra* es el normalizado para un caudal de agua de lavado a través de la unidad LGE de 45 t/MWh, donde MW hace referencia al régimen continuo máximo (MCR) o el 80% de la potencia de la unidad de combustión de fueloil. Dicho límite debería ajustarse al alza para caudales de agua de lavado inferiores por MWh, y viceversa, de conformidad con el cuadro que figura *infra*.

Caudal (t/MWh)	Límite de la concentración de la descarga (µg/L de PAH_{phe} equivalente)	Tecnología de medición
0 - 1	2 250	Luz ultravioleta
2,5	900	- " -
5	450	Fluorescencia
11,25	200	- " -
22,5	100	- " -
45	50	- " -
90	25	- " -

10.1.3.3 Durante un intervalo de 15 minutos en un periodo cualquiera de 12 horas, el límite de concentración continua de PAH_{phe} podrá superar el límite indicado *supra* en hasta un 100%. Esto permitiría una puesta en marcha anómala de la unidad LGE.

10.1.4 Turbidez/partículas en suspensión

La turbidez del agua de lavado debería cumplir las siguientes prescripciones. El límite debería consignarse en el ETM.

10.1.4.1 El sistema de tratamiento del agua de lavado debería proyectarse para reducir al mínimo las partículas en suspensión, incluidos los metales pesados y las cenizas.

10.1.4.2 La turbidez continua máxima del agua de lavado no debería superar la turbidez del agua de admisión en más de 25 UNF (unidades nefelométricas de formacina) o 25 UNT (unidades nefelométricas de turbidez) u otras unidades equivalentes. No obstante, durante periodos de alta turbidez del agua de admisión, la precisión del dispositivo medidor y el lapso que media entre la medición en la entrada y la medición en la salida son tales que no es fiable utilizar un límite de diferencias. En consecuencia, todos los valores de diferencia de turbidez obtenidos deberían tomarse en forma de promedio ajustado para periodos de 15 minutos, hasta un máximo de 25 UNF. A los efectos del presente criterio, la turbidez del agua de lavado debería medirse en el efluente del equipo de tratamiento del agua, pero antes de la dilución del agua de lavado (o de la dosificación de otro reactivo), previamente a la descarga.

10.1.4.3 Durante un intervalo de 15 minutos en un periodo cualquiera de 12 horas podrá superarse el límite de turbidez continua de la descarga en más del 20%.

10.1.5 Nitratos

10.1.5.1 El sistema de tratamiento del agua de lavado debería impedir la descarga de nitratos que no sea la vinculada a una eliminación del 12% de los NO_x de los gases de escape o la concentración normalizada de 60 mg/l para un índice de descarga del agua de lavado de 45 toneladas/MWh, si este valor es superior.

10.1.5.2 En todos los sistemas deberían hacerse pruebas para la detección de nitratos en el agua de lavado. Si las cantidades de nitratos están habitualmente por encima del 80% del límite superior, deberían registrarse en el ETM.

10.1.6 Aditivos y otras sustancias en el agua de lavado

10.1.6.1 En el caso de las tecnologías LGE que utilizan sustancias activas o preparados, o que producen sustancias químicas pertinentes *in situ*, se ha de efectuar una evaluación del agua de lavado. Esta evaluación podría tener en cuenta las directrices pertinentes, como la resolución MEPC.126(53) "Procedimiento para la aprobación de sistemas de gestión del agua de lastre en los que se utilicen sustancias activas (D9)", y, de ser necesario, deberían definirse otros criterios para la descarga del agua de lavado.

10.2 Vigilancia del agua de lavado

10.2.1 El pH, el contenido de hidrocarburo (medido con arreglo a los niveles de PAH) y la turbidez deberían vigilarse y quedar registrados continuamente, tal como se recomienda en la sección 1 de las presentes directrices. El equipo de vigilancia tendría que cumplir también los criterios de funcionamiento que se indican *infra*:

pH

10.2.2 El electrodo de pH y el medidor de pH deberían tener una resolución de 0,1 unidades de pH y compensación de temperatura. El electrodo debería cumplir las prescripciones que figuran en la norma BS 2586 u otras relativas a un funcionamiento equivalente o mejor, y el medidor debería cumplir la norma BS EN ISO 60746-2:2003.

PAH

10.2.3 El equipo de vigilancia de los PAH debería poder detectar la presencia de PAH en el agua en concentraciones que, como mínimo, sean el doble del límite de la concentración de descarga estipulada en el cuadro *supra*. Debería demostrarse que el equipo funciona correctamente y que no experimenta desviaciones superiores al 5% en el agua de lavado con un grado de turbidez contemplado en el rango operativo de la aplicación.

10.2.4 En las aplicaciones con descargas caracterizadas por caudales inferiores y concentraciones de PAH superiores debería utilizarse la tecnología de vigilancia mediante luz ultravioleta u otra equivalente, dada la fiabilidad de su rango operativo.

Turbidez

10.2.5 El equipo de vigilancia de la turbidez debería cumplir las prescripciones que figuran en la norma ISO 7027:1999 o USEPA 180.1.

10.3 Registro de datos sobre la vigilancia del agua de lavado

10.3.1 El sistema de registro de datos debería cumplir las prescripciones de las secciones 7 y 8, y en él tendrían que consignarse los valores de pH, PAH y turbidez que se especifican en los criterios sobre el agua de lavado.

10.4 Residuos del agua de lavado

10.4.1 Los residuos generados por la unidad LGE deberían trasladarse a instalaciones de recepción adecuadas en tierra. Dichos residuos no deberían descargarse en el mar ni incinerarse a bordo.

10.4.2 Todos los buques que tengan instalada una unidad LGE deberían dejar constancia del almacenamiento y la eliminación de los residuos del agua de lavado en un registro LGE en el que se incluya la fecha, la hora y el lugar de dicho almacenamiento y eliminación. El registro LGE podrá incluirse en un registro existente o en un sistema de registro electrónico aprobado por la Administración.

APÉNDICE I

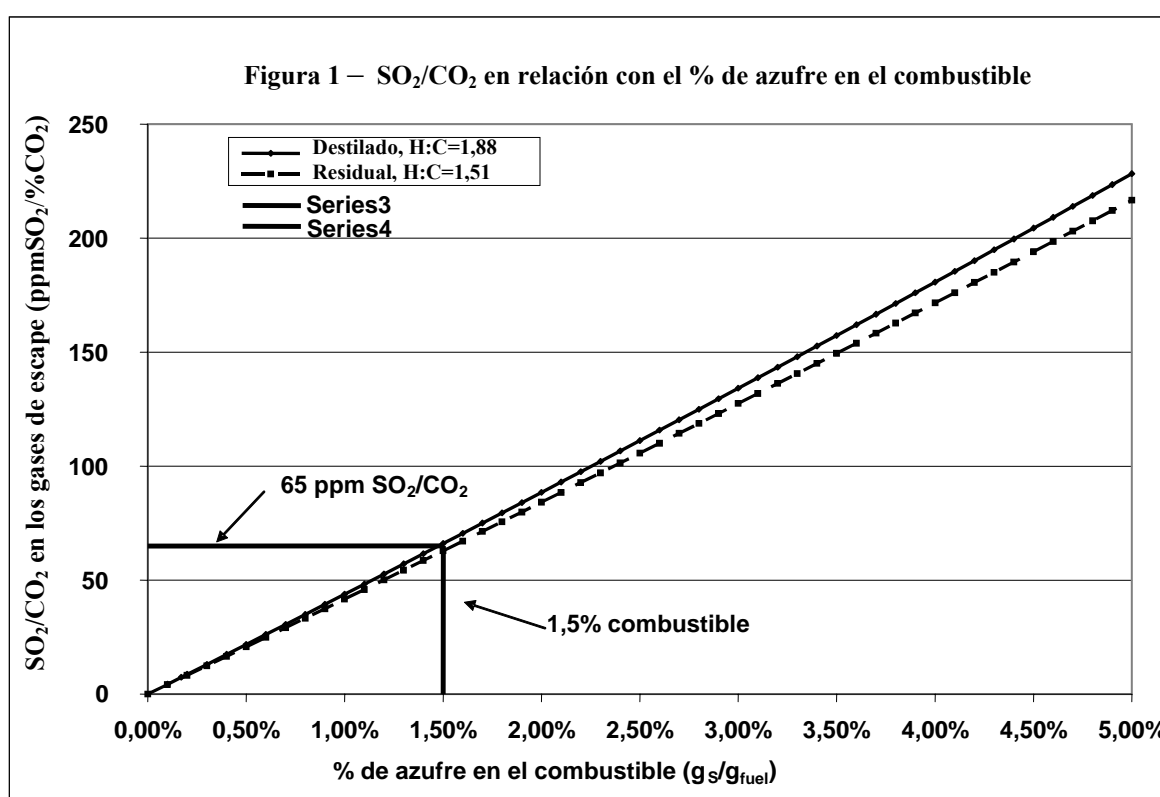
MÉTODO DE VIGILANCIA DE LA RELACIÓN ENTRE EL DIÓXIDO DE AZUFRE (SO₂) Y EL DIÓXIDO DE CARBONO (CO₂)

1 La correspondencia entre 65 (ppm/%) SO₂/CO₂ y un contenido del 1,5% de azufre en el combustible se demuestra calculando en primer lugar el cociente de masa del azufre del combustible en relación con el carbono, cociente que figura en el cuadro 1 con respecto a diferentes combustibles y contenidos de azufre en el combustible; se incluye el 1,5% de azufre tanto para los combustibles destilados como los residuales. Dichos cocientes se utilizaron para calcular las concentraciones correspondientes de dióxido de azufre (SO₂) y dióxido de carbono (CO₂) en los gases de escape, concentraciones que figuran en el cuadro 2. Los pesos moleculares (MW) se tuvieron en cuenta para convertir las fracciones de masa en fracciones molares. Por lo que respecta a los combustibles con un 1,5% de azufre que figuran en el cuadro 2, la cantidad de CO₂ se establece primero en un 8% y posteriormente se cambia a un 0,5%, con lo que se demuestra que los cambios en el aire sobrante no producen efecto alguno. Como se esperaba, la concentración absoluta de SO₂, cambia pero no así el cociente SO₂/CO₂. Ello indica que tal cociente es independiente de la proporción combustible - aire. En consecuencia, el cociente SO₂/CO₂ puede utilizarse sin problemas en cualquier punto de la operación, incluida aquella en la que no se produce potencia al freno alguna.

Obsérvese que el cociente SO₂/CO₂ varía ligeramente del combustible destilado al residual. Ello se debe a que los dos tipos de combustible presentan una proporción de átomos de hidrógeno y carbono (H:C) muy diferente. En la figura 1 se ilustra el alcance de la sensibilidad de los cocientes SO₂/CO₂ frente a H:C con respecto a una amplia selección de H:C y concentraciones de azufre del combustible. A partir de la figura 1 puede concluirse que para niveles de azufre del combustible inferiores al 3,00% de S, la diferencia en los cocientes S/C para combustibles destilados y residuales es inferior al 5,0%.

Cuadro 1 - Propiedades del combustible destilado y residual para usos marinos						
	Carbono	Hidrógeno	Azufre	Otros	H:C	S/C del combustible
	g/g	g/g	g/g	g/g	mol/mol	g/g
Destilado *	86,20%	13,60%	0,17%	0,03%	1,880	0,00197
Residual *	86,10%	10,90%	2,70%	0,30%	1,509	0,03136
Destilado 1,5% de S	85,05%	13,42%	1,50%	0,03%	1,880	<u>0,01764</u>
Residual 1.5% de S	87,17%	11,03%	1,50%	0,30%	1,509	<u>0,01721</u>
* Basado en las propiedades que figuran en las Directrices de la OMI para la vigilancia de los NO _x (Resolución MEPC.103(49))						

Cuadro 2: Cálculos de las emisiones correspondientes a un contenido del 1,5 % de azufre en el combustible				
	CO ₂	SO ₂	SO ₂ /CO ₂ en los gases de escape	S/C en los gases de escape
	%	¹ ppm	¹ ppm/%	g/g
Destilado 0,17% de S	8	59,1	7,4	0,00197
Residual 2,70% de S	8	939,7	117,5	0,03136
Destilado 1,5% de S	8	528,5	66,1	0,01764
Residual 1,5% de S	8	515,7	64,5	0,01721
Destilado 1,5% de S	0,5	33,0	66,1	0,01764
Residual 1,5% de S	0,5	32,2	64,5	0,01721



2 La correspondencia entre 65 (ppm¹%) SO₂/CO₂ y el valor de 6,0 g SO_x/kWh queda patente demostrando que sus cocientes S/C son similares. Ello requiere la hipótesis adicional de un consumo de combustible específico al freno (BSFC) por un valor de 200 g/kWh. Tal valor es una media apropiada para los motores diesel marinos. El cálculo se efectúa del siguiente modo:

¹ ppm significa "partes por millón". Se parte de la hipótesis de que la medición de las ppm se efectúa mediante analizadores de gas utilizando una referencia molar y partiendo de un comportamiento ideal en los gases. En realidad, las unidades correctas desde el punto de vista técnico son los micromoles de sustancia por mol de cantidad total (μmol/mol), pero se utilizan las ppm a fin de mantener la coherencia con las unidades que aparecen en el Código Técnico sobre los NO_x.

$$S/C_{\text{combustible}} = \frac{SO_2 \text{ específico al freno} * \left(\frac{MW_S}{MW_{SO_2}} \right)}{BSFC * \left(\frac{\% \text{ de carbono en combustible}}{100} \right)}$$

SO_2 específico al freno = 6,0 g/kW -hr

$MW_S = 32,065$ g/mol

$MW_{SO_2} = 64,064$ g/mol

BSFC = 200 g/kW -hr

% de carbono en combustible con 1,5% de S (cuadro 1) = 85,05% (destilado) y 87,17% (residual)

$$S/C_{\text{combustible residual}} = \frac{6,0 * \left(\frac{32,065}{64,064} \right)}{200 * \left(\frac{87,17\%}{100} \right)}$$

$$S/C_{\text{combustible residual}} = 0,01723$$

$$S/C_{\text{combustible destilado}} = \frac{6,0 * \left(\frac{32,065}{64,064} \right)}{200 * \left(\frac{85,05\%}{100} \right)}$$

$$S/C_{\text{combustible destilado}} = 0,01765$$

Obsérvese que los cocientes de masa S/C calculados anteriormente, basados en una concentración de 6,0 g/kWh de SO_2 y en un consumo específico de combustible al freno de 200 g/kWh, se encuentran ambos dentro del 0,10% de los cocientes de masa S/C del cuadro de emisiones (cuadro 2). En consecuencia, 65 ppm¹ SO_2/CO_2 se corresponde perfectamente con el valor de 6,0 g/kWh de SO_x que figura en la regla 14 4) b).

3 Así pues, las formulas de trabajo son las siguientes:

$$\text{Para una combustión completa} = \frac{SO_2 \text{ (ppm*)}}{CO_2 \text{ (%*)}} \leq 65$$

¹

ppm significa "partes por millón. Se parte de la hipótesis de que la medición de las ppm se efectúa mediante analizadores de gas utilizando una referencia molar y partiendo de un comportamiento ideal en los gases. En realidad, las unidades correctas desde el punto de vista técnico son los micromoles de sustancia por mol de cantidad total ($\mu\text{mol/mol}$), pero se utilizan las ppm a fin de mantener la coherencia con las unidades que aparecen en el Código Técnico sobre los NO_x .

$$\text{Para una combustión incompleta} = \frac{\text{SO}_2 \text{ (ppm*)}}{\text{CO}_2(\%*) + (\text{CO (ppm*)}/10000) + (\text{THC (ppm*)}/10000)} \leq 65$$

***Nota:** Debe efectuarse un muestreo de las concentraciones de gas o convertirlas al mismo contenido de agua residual (por ejemplo, humedad máxima, humedad mínima)

4 A continuación se explican los principios que justifican la utilización del valor de 65 (ppm/%) SO₂/CO₂ como límite para determinar el cumplimiento de la regla 14:

- a) Dicho límite puede utilizarse para determinar si los quemadores de fueloil que no producen potencia mecánica cumplen tal regla.
- b) El límite puede utilizarse para determinar el cumplimiento en cualquier potencia de salida, incluso con el motor funcionando en vacío.
- c) El límite solamente exige dos mediciones de la concentración de gas en un punto de muestreo.
- d) No es necesario medir parámetro alguno del motor, tales como velocidad, par, flujo de gases de escape o flujo de combustible.
- e) Si las dos mediciones de la concentración del gas se efectúan con el mismo contenido de agua residual en la muestra (por ejemplo, humedad máxima, humedad mínima), en el cálculo no es necesario utilizar los factores de conversión de humedad mínima a máxima.
- f) El límite permite separar por completo la eficacia térmica de la unidad de combustión del fueloil de la unidad SLGE-SO_x.
- g) No es necesario conocer las propiedades del combustible.
- h) Dado que solamente se efectúan dos mediciones en un solo punto, los efectos transitorios del motor o de la unidad SLGE-SO_x pueden reducirse al mínimo alineando las señales de sólo estos dos analizadores. (Obsérvese que los puntos más apropiados para la alineación son aquellos en los que cada analizador responde a un cambio en escalón en las emisiones en la sonda de muestreo por un 50% del valor en estado estacionario).
- i) Este límite es independiente de la cantidad de gases de escape diluidos. Puede producirse dilución debido a la evaporación de agua en una unidad SLGE-SO_x, y como parte de un sistema de preacondicionamiento del dispositivo de muestreo de los gases de escape.

¹ ppm significa "partes por millón". Se parte de la hipótesis de que la medición de las ppm se efectúa mediante analizadores de gas utilizando una referencia molar y partiendo de un comportamiento ideal en los gases. En realidad, las unidades correctas desde el punto de vista técnico son los micromoles de sustancia por mol de cantidad total (μmol/mol), pero se utilizan las ppm a fin de mantener la coherencia con las unidades que aparecen en el Código Técnico sobre los NO_x.

APÉNDICE II

RECOPIACIÓN DE DATOS SOBRE EL AGUA DE LAVADO

Antecedentes

Está previsto que los criterios sobre el agua de lavado sirvan de orientación inicial para poner en práctica los proyectos de los sistemas LGE. Los criterios deberían revisarse en el futuro a medida que se disponga de más datos sobre el contenido de la descarga y sus efectos, teniendo en cuenta el asesoramiento dado por el GESAMP.

A tal efecto, se exige a los buques que, junto con el fabricante de sistemas LGE, tomen y analicen muestras de:

- el agua de entrada (como referencia);
- el agua después del lavado (pero antes de cualquier sistema de tratamiento); y
- el agua de descarga.

Dicho muestreo podría llevarse a cabo durante los ensayos de aprobación o poco después del encargo, y a intervalos de aproximadamente doce meses durante un periodo de funcionamiento de dos años (tres muestras como mínimo). La elaboración de orientaciones sobre el muestreo y el análisis de las muestras deberían correr a cargo de laboratorios en los que se utilicen procedimientos de ensayo EPA o ISO para los parámetros siguientes:

- pH
- PAH e hidrocarburos (análisis en profundidad mediante cromatografía de gases y espectrometría de masas)
- Nitrato
- Nitrito
- Cd
- Cu
- Ni
- Pb
- Zn
- As
- Cr
- V

El alcance de los ensayos de laboratorio puede modificarse o mejorarse a la luz de los avances que se produzcan.

Cuando se presenten muestras, debería incluirse información sobre los caudales de descarga del agua de lavado, la dilución de la descarga, si procede, y la potencia del motor, además de las especificaciones del combustible utilizado incluidas en la nota de entrega del combustible, como mínimo.

Se recomienda que los buques que hayan presentado dicha información satisfactoria a juicio de la Administración reciban una exención del cumplimiento por la instalación o instalaciones existentes de posibles normas futuras más estrictas sobre la descarga del agua de lavado. La Administración debería remitir la información presentada s esta cuestión a la Organización para que ésta la distribuya mediante los mecanismos apropiados.

ANEXO 5

PROYECTO DE ENMIENDAS AL ANEXO VI DEL CONVENIO MARPOL

[Véase el documento MEPC 57/21/Add.1]

ANEXO 6

PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO TÉCNICO SOBRE LOS NO_x

[Véase el documento MEPC 57/21/Add.1]

ANEXO 7

**MANDATO DE LA REUNIÓN INTERPERIODOS DEL GRUPO DE TRABAJO
SOBRE LAS EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO
PROCEDENTES DE LOS BUQUES OSLO
(NORUEGA) (23-27 DE JUNIO DE 2008)**

Reconociendo la necesidad de abordar las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del sector marítimo, en colaboración con la CMNUCC, y teniendo en cuenta las conclusiones del MEPC 57 sobre la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques, los documentos presentados por los Estados Miembros ante el MEPC 57 y otros documentos que reciba la Secretaría antes del 30 de mayo de 2008, se encarga a la reunión interperiodos del Grupo de trabajo sobre las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques que proceda a analizar de nuevo las medidas técnicas, operaciones y de mercado señaladas por el Grupo de trabajo del MEPC 57 sobre las cuestiones relacionadas con las emisiones de gases de efecto invernadero, y, en un orden que no indica prioridad, se sirva:

- .1 elaborar un índice de CO₂ obligatorio para los proyectos de buques nuevos y, si lo estima oportuno, someterlo a la aprobación del MEPC 58;
- .2 examinar las directrices actuales sobre los índices de CO₂ operacionales (MEPC/Circ.471) con objeto de finalizarlas en el MEPC 58 y, en particular:
 - .1 elaborar una metodología para un nivel de referencia de CO₂ en cuanto a la eficacia; y
 - .2 examinar la finalidad del sistema de establecimiento de índices de CO₂ operacionales;
- .3 seguir elaborando mecanismos con potencial reductor de las emisiones de gases de efecto invernadero para el transporte marítimo internacional, con miras a seleccionar las medidas más positivas y someterlas al examen del MEPC 58, a saber:
 - .1 una tasa a nivel mundial/mecanismo híbrido;
 - .2 regímenes de comercio de derechos de emisión (RCDE) y/o un mecanismo de desarrollo limpio (CDM); y
 - .3 las mejores prácticas con respecto a la serie de medidas señaladas por el MEPC 57 y la forma en que los constructores de buques, armadores, fletadores, puertos y otros socios pertinentes podrían implantarlas, a fin de hacer todo lo posible para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, y con el propósito de elaborar una resolución, si procede;

- .4 examinar el nivel de reducciones que puede conseguirse, abordar los aspectos de proyecto, implantación, coste-beneficio y de orden normativo/jurídico, junto con las repercusiones para el sector del transporte marítimo, los Estados de abanderamiento, los Estados rectores de puertos y otras partes interesadas, que van vinculados a cada una de dichas opciones; y
- .5 presentar un informe por escrito ante el MEPC 58.

ANEXO 8

**INTERPRETACIÓN UNIFICADA DE LAS REGLAS 1.28 Y 1.30 DEL ANEXO I
DEL CONVENIO MARPOL Y DE LA REGLA 1.1 DEL ANEXO IV
DEL CONVENIO MARPOL**

Por "*cuya construcción se halle en una fase equivalente*" se entiende la fase en que:

- .1 comienza la construcción que puede identificarse como propia de un buque concreto; y
- .2 ha comenzado el montaje del buque de que se trate, utilizando al menos 50 toneladas del total estimado del material estructural o un 1% de dicho total, si éste segundo valor es menor.

ANEXO 9**INTERPRETACIÓN UNIFICADA DE LA REGLA 22 DEL ANEXO I
DEL CONVENIO MARPOL**

La Interpretación Unificada de la regla 22 del Anexo I del Convenio MARPOL, aprobada en el MEPC 56 (MEPC 56/23, anexo 16), se sustituye por el siguiente texto:

1 La expresión "*cámara de bombas*" significa una cámara de bombas de carga. Se permitirá el tendido de tuberías de lastre dentro del doble fondo de la cámara de bombas siempre que cualquier daño a las tuberías no inutilice las bombas del buque situadas en la "*cámara de bombas*".

2 El doble fondo que protege la "*cámara de bombas*" puede ser un tanque vacío, un tanque de lastre o, a menos que lo prohíban otras reglas, un tanque de combustible líquido.

3 Se podrán aceptar los pozos de sentina dentro del doble fondo siempre y cuando dichos pozos sean del menor tamaño posible y la distancia entre el fondo del pozo y la línea base del buque, medida perpendicularmente con respecto a dicha línea base, no sea inferior a 0,5 h.

4 En el caso de que una porción de la "*cámara de bomba*" esté situada por debajo de la altura mínima prescrita en la regla 22.2, la protección mediante un doble fondo sólo se prescribe para esa porción de la cámara de bombas.

ANEXO 10

**PROGRAMA DE TRABAJO REVISADO DEL GRUPO TÉCNICO SOBRE EL
CONVENIO DE COOPERACIÓN Y EL PROTOCOLO DE COOPERACIÓN-SNPP
Y ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL PARA LA 8ª REUNIÓN (TG 8)**

ACTIVIDAD	MEPC 57	MEPC 58	MEPC 59	MEPC 60	MEPC 61
Año:	2008	2008	2009	2010	2010
Actividades relacionadas con SNPP					
SERVICIOS DE INFORMACIÓN					
1. Organización del cuarto Foro de investigación y desarrollo	X	X	X	X	
2. Intercambio de información sobre sucesos en los que estén involucradas SNPP, y la experiencia adquirida	X	X	X	X	X
MANUALES Y RECURSOS PARA LA CREACIÓN DE CAPACIDAD					
3. Elaboración de manuales y documentos de orientación sobre contaminación química					
1. Documento de orientación sobre contaminación química para abordar los aspectos jurídicos y administrativos de los sucesos relacionados con SNPP	X	X	X	X	
FORMACIÓN					
4. Dos cursos modelo sobre preparación y lucha contra sucesos relacionados con SNPP					
1. Curso introductorio para operaciones/nivel de primer responsable	X	X	X	X	
2. Curso introductorio para el nivel de gestión de sucesos	X	X	X	X	X
Actividades relacionadas con el Convenio de Cooperación					
5. Examen y actualización de los manuales/directrices sobre lucha contra la contaminación					
1. Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos - Parte I: Prevención	X	X	X	X	X
6. Creación de nuevos manuales y orientaciones					
1. Estudio comparativo y preparación de directrices uniformes sobre evaluación de la limpieza de las costas (elaborado a través del REMEPC: Estudio comparativo de las directrices existentes)	X	X	X	X	X
2. Directrices técnicas sobre evaluación de los desechos (basadas en el Estudio sobre la gestión de los desechos en el Mediterráneo)			X	X	X
3. Directrices técnicas sobre la evaluación de los hidrocarburos sumergidos y posibles técnicas de remoción	X	X	X	X	X

ACTIVIDAD	MEPC 57	MEPC 58	MEPC 59	MEPC 60	MEPC 61
Año:	2008	2008	2009	2010	2010
4. Documento de orientación sobre la identificación y observación de hidrocarburos derramados	X	X	X	X	X
5. Documento de orientación sobre la creación de centros coordinados conjuntos de información durante las operaciones de respuesta a derrames de hidrocarburos	X	X	X	X	X
6. Documento de orientación sobre el sistema de mando para incidentes durante las operaciones de respuesta a derrames de hidrocarburos, incluida la asignación de responsabilidades dentro de dicho sistema	X	X	X	X	X
7. Guía para la respuesta a derrames de hidrocarburos en corrientes rápidas	X	X	X	X	X
8. Mandato del Grupo técnico de trabajo sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación – SNPP		X	X	X	X
7. Programa de formación sobre el Convenio de Cooperación					
1. Revisión y actualización del curso de formación de instructores del Convenio de Cooperación	X	X	X		
Cooperación con otras organizaciones internacionales					
8. Cooperación con el OIEA	continuo				
9. Fomento de la cooperación entre la OMI y la CE, según proceda	continuo				
10. Fomento de la cooperación entre la OMI y el Equipo de expertos sobre ayuda de emergencia en caso de accidente marítimo (ETMAES) de la OMM	X	X	X	X	X
11. Fomento de la cooperación entre la OMI y la Red mundial de coordinadores meteorológicos y oceanográficos de una zona (AMOCS)	continuo				

ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL PARA LA 8ª REUNIÓN DEL GRUPO TÉCNICO (TG 8)

- Apertura de la reunión
- 1 Aprobación del orden del día
 - 2 Decisiones de otros órganos
 - 3 Manuales y documentos de orientación
 - .1 Manual sobre contaminación química para abordar los aspectos jurídicos y administrativos de los sucesos relacionados con SNPP;
 - .2 Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos – Parte I: Prevención
 - .3 Estudio comparativo de directrices sobre la evaluación de las costas contaminadas por hidrocarburos
 - .4 Documento de orientación sobre identificación y observación de hidrocarburos derramados;
 - .5 Directrices técnicas sobre la evaluación de los hidrocarburos sumergidos y posibles técnicas de remoción
 - .6 Directrices sobre la creación de centros coordinadores conjuntos de información durante las operaciones de respuesta a derrames de hidrocarburos;
 - .7 Documento de orientación sobre el sistema de mando para incidentes durante las operaciones de respuesta a derrames de hidrocarburos, incluida la asignación de responsabilidades dentro de dicho sistema
 - .8 Guía para la respuesta a derrames de hidrocarburos en corrientes rápidas; y
 - 4 Formación
 - .1 Cursos modelo de introducción de la OMI sobre preparación y lucha contra sucesos de contaminación por SNPP en el medio marino
 - .2 Curso para formación de formadores en el Convenio de Cooperación

- 5 Servicios de intercambio de información
 - .1 Situación de los preparativos para el cuarto Foro de investigación y desarrollo sobre SNPP en el medio marino; y
 - .2 Resumen de sucesos en los que están involucradas SNPP y de la experiencia adquirida;
- 6 Cooperación con otras organizaciones
- 7 Prestación de cooperación técnica sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP
- 8 Programa de trabajo y orden del día provisional del TG 9
- 9 Otros asuntos
 - .1 Estudio de los dispositivos de seguridad pasivos y correctivos de a bordo (sistema de recuperación rápida de hidrocarburos); y
 - .2 Mandato del Grupo técnico de trabajo sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP
- 10 Informe para el Comité

ANEXO 11**DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE SINGAPUR SOBRE LA AMPLIACIÓN DE LA ZMES DE LA GRAN BARRERA DE CORAL AL ESTRECHO DE TORRES**

La delegación de Singapur desea aclarar la naturaleza de la medida de protección correspondiente que se adoptó sobre la ampliación de la ZMES de la Gran Barrera de Coral al estrecho de Torres. No es nuestro deseo volver a abrir el debate sobre esta cuestión pero sí pedimos que nuestra declaración conste en las actas de ésta reunión.

Señor Presidente, deseamos señalar al Comité el anexo del documento MEPC 57/7/1 y su corrección, y concretamente la mención que se hace en la segunda página de la corrección al "Estrecho de Torres como ampliación de la ZMES de la Gran Barrera del Coral".

Señor Presidente, esta delegación desea reafirmar que la medida de protección correspondiente, a saber el "Sistema de practicaje de Australia recomendado por la OMI, derrota de dos direcciones" que figura en la resolución MEPC.133(53), tiene carácter de recomendación y no proporciona una base jurídica internacional para imponer el practicaje obligatorio en el Estrecho de Torres ni en cualquier otro estrecho utilizado para la navegación internacional.

Esta interpretación quedó reafirmada por el Comité mediante la decisión adoptada en su 55º periodo de sesiones, ocasión en la que el Presidente resumió las opiniones de la aplastante mayoría de los delegados, en el sentido de que la resolución era de naturaleza recomendatoria.

Los distinguidos delegados recordarán que, más recientemente, el carácter recomendatorio de la resolución MEPC.133(53) fue nuevamente reiterado por la Asamblea de la OMI en su vigésimo quinto periodo de sesiones.

Gracias, Señor Presidente.

ANEXO 12**RESOLUCIÓN MEPC.171(57)
Adoptada el 4 de abril de 2008****DESIGNACIÓN DEL MONUMENTO MARINO NACIONAL DE
PAPAHĀNAUMOKUĀKEA COMO ZONA MARINA
ESPECIALMENTE SENSIBLE**

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

CONSCIENTE de las características ecológicas, socioeconómicas y científicas del Monumento marino nacional de Papahānaumokuākea, así como de su vulnerabilidad a los daños causados por las actividades del transporte marítimo internacional y de las medidas adoptadas por los Estados Unidos para hacer frente a dicha vulnerabilidad,

TOMANDO NOTA de las Directrices revisadas para la determinación y designación de zonas marinas especialmente sensibles, adoptadas mediante la resolución A.982(24) (Directrices sobre las ZMES), y del Documento revisado que ha de servir de guía para la presentación de propuestas sobre ZMES a la OMI, que figura en la circular MEPC/Circ.510,

HABIENDO EXAMINADO la propuesta formulada por el Gobierno de los Estados Unidos de que se designe el Monumento marino nacional de Papahānaumokuākea como zona marina especialmente sensible,

HABIENDO ACORDADO que se cumplen las disposiciones para la determinación y designación de zonas marinas especialmente sensibles que figuran en la resolución A.982(24) por lo que respecta al Monumento marino nacional de Papahānaumokuākea,

HABIENDO TOMADO NOTA de que el Comité de Seguridad Marítima, en su 83º periodo de sesiones, al examinar las medidas de protección correspondientes necesarias, adoptó medidas de organización del tráfico nuevas y modificó las existentes, y adoptó también un nuevo sistema de notificación para buques en la zona marina especialmente sensible,

1. DESIGNA al Monumento marino nacional de Papahānaumokuākea, descrito en el anexo 1 de la presente resolución, como zona marina especialmente sensible;
2. INVITA a los Gobiernos Miembros a reconocer las características ecológicas, socioeconómicas y científicas de la zona, que se exponen en el anexo 2, así como su vulnerabilidad a los daños causados por las actividades del transporte marítimo internacional, como se describe en el anexo 3; y
3. INVITA ASIMISMO a los Gobiernos Miembros a que tomen nota de las medidas de protección correspondientes para contrarrestar esta vulnerabilidad, como se expone en el anexo 4, e informen a los buques que enarbolan su pabellón de que deben actuar de conformidad con tales medidas.

ANEXO 1

DESCRIPCIÓN DE LA ZONA MARINA ESPECIALMENTE SENSIBLE DEL MONUMENTO MARINO NACIONAL DE PAPAĪNAUMOKUĀKEA *

(Carta de referencia: Estados Unidos 19016, edición de 2007; 19019, edición de 2007; 19022, edición de 2007. Estas cartas están basadas en el Sistema Geodésico Mundial de 1984 y datos astronómicos.)

Descripción de la zona marina especialmente sensible del Monumento marino nacional de Papahānaumokuākea

Para evitar los daños causados por la varada de buques y la contaminación procedente de las actividades marítimas internacionales, y la destrucción y el deterioro de este ecosistema singular de arrecifes de coral, tan frágil y tan bien conservado, así como de importantes recursos culturales y arqueológicos, los navegantes deben tener mucho cuidado cuando naveguen en esta zona limitada por una línea que conecta los siguientes puntos geográficos, la cual ha recibido la designación de zona marina especialmente sensible:

Punto	LATITUD	LONGITUD
1	28°26',24 N	175°10',65 W
2	28°16',07 N	175°00',00 W
3	26°50',89 N	173°30',79 W
4	26°36',00 N	171°37',70 W
5	26°35',49 N	171°33',84 W
6	26°35',09 N	171°30',84 W
7	26°34',07 N	171°27',50 W
8	26°33',35 N	171°25',16 W
9	26°14',25 N	170°23',04 W
10	25°50',55 N	167°57',88 W
11	25°48',99 N	167°48',35 W
12	25°47',09 N	167°36',72 W
13	25°39',84 N	167°26',48 W
14	25°35',10 N	167°19',79 W
15	25°10',43 N	166°45',00 W
16	24°40',91 N	166°03',36 W
17	24°35',64 N	165°34',99 W
18	24°23',98 N	164°32',24 W
19	23°52',82 N	161°44',54 W
20	23°52',10 N	161°41',20 W
21	23°51',18 N	161°37',92 W
22	23°50',08 N	161°34',71 W
23	23°48',79 N	161°31',58 W
24	23°47',33 N	161°28',55 W
25	23°45',69 N	161°25',62 W
26	23°43',88 N	161°22',81 W
27	23°41',92 N	161°20',13 W
28	23°39',80 N	161°17',60 W
29	23°37',54 N	161°15',21 W

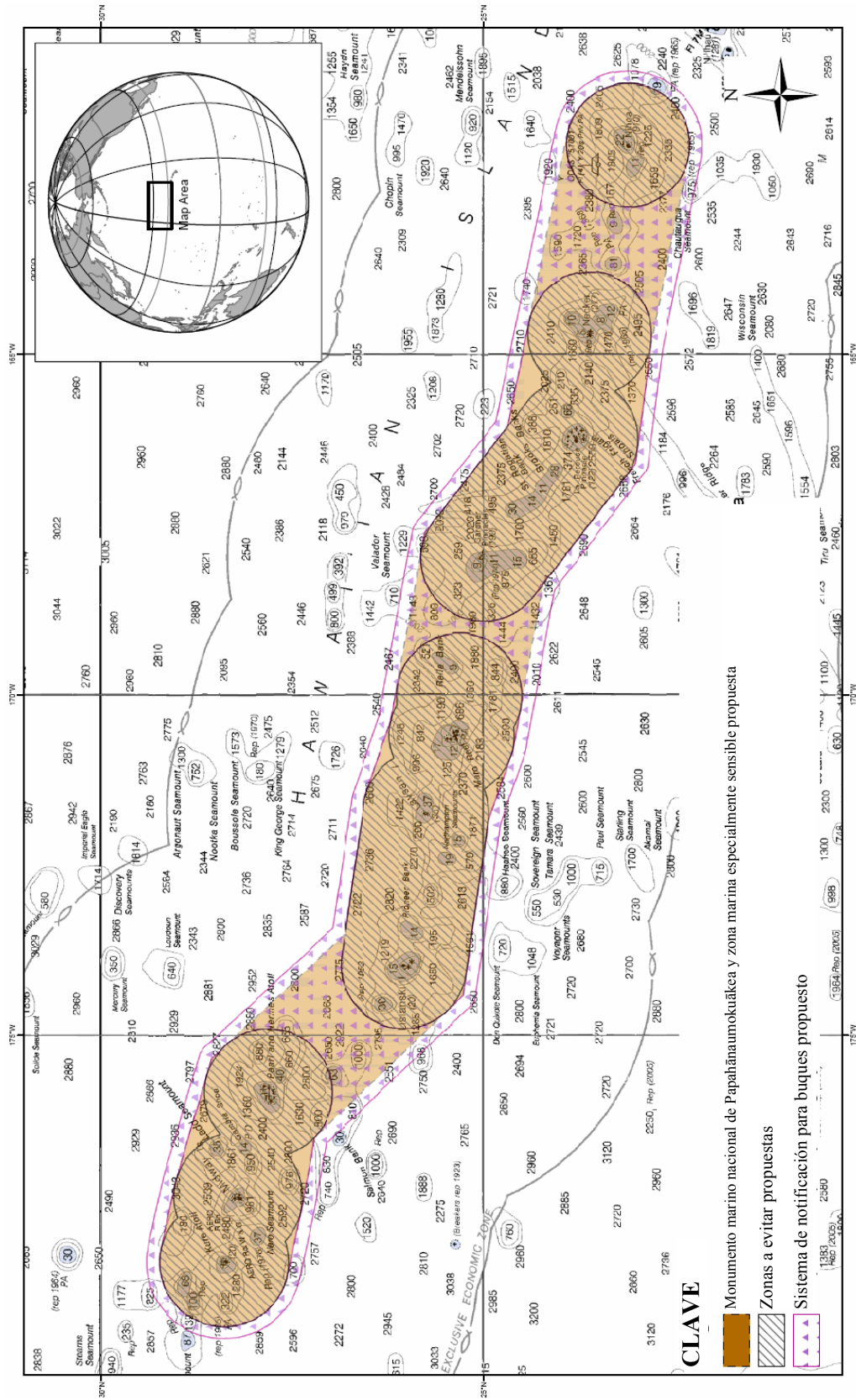
* El texto del este anexo está tomado del documento presentado por los Estados Unidos (MEPC 56/8).

Punto	LATITUD	LONGITUD
30	23°35',14 N	161°12',99 W
31	23°32',62 N	161°10',93 W
32	23°29',99 N	161°09',05 W
33	23°27',25 N	161°07',35 W
34	23°24',42 N	161°05',85 W
35	23°21',51 N	161°04',54 W
36	23°18',52 N	161°03',43 W
37	23°15',48 N	161°02',53 W
38	23°12',39 N	161°01',84 W
39	23°09',27 N	161°01',35 W
40	23°06',13 N	161°01',09 W
41	23°02',97 N	161°01',03 W
42	22°59',82 N	161°01',19 W
43	22°56',69 N	161°01',57 W
44	22°53',58 N	161°02',15 W
45	22°50',51 N	161°02',95 W
46	22°47',50 N	161°03',95 W
47	22°44',55 N	161°05',15 W
48	22°41',67 N	161°06',54 W
49	22°38',88 N	161°08',13 W
50	22°36',19 N	161°09',90 W
51	22°33',61 N	161°11',85 W
52	22°31',14 N	161°13',97 W
53	22°28',81 N	161°16',25 W
54	22°26',61 N	161°18',69 W
55	22°24',56 N	161°21',26 W
56	22°22',66 N	161°23',97 W
57	22°20',92 N	161°26',80 W
58	22°19',35 N	161°29',74 W
59	22°17',95 N	161°32',78 W
60	22°16',73 N	161°35',90 W
61	22°15',70 N	161°39',10 W
62	22°14',85 N	161°42',37 W
63	22°14',20 N	161°45',68 W
64	22°13',73 N	161°49',03 W
65	22°13',47 N	161°52',41 W
66	22°13',40 N	161°55',80 W
67	22°13',53 N	161°59',18 W
68	22°13',85 N	162°02',55 W
69	22°14',31 N	162°05',45 W
70	22°14',37 N	162°05',89 W
71	22°45',18 N	164°51',62 W
72	22°50',26 N	165°34',99 W
73	22°55',50 N	166°19',63 W
74	22°55',93 N	166°23',32 W
75	22°57',41 N	166°36',00 W
76	23°03',75 N	166°45',00 W
77	23°05',48 N	166°47',45 W
78	24°12',69 N	168°22',84 W
79	24°12',69 N	168°22',84 W
80	24°12',70 N	168°22',86 W
81	24°35',77 N	170°44',39 W
82	24°36',29 N	170°47',58 W

Punto	LATITUD	LONGITUD
83	24°37',18 N	170°50',37 W
84	24°37',76 N	170°52',17 W
85	24°56',23 N	171°50',19 W
86	25°16',61 N	174°24',84 W
87	25°49',84 N	175°00',00 W
88	27°14',76 N	176°29',87 W
89	27°24',95 N	177°33',31 W
90	27°35',87 N	178°29',90 W
91	27°36',64 N	178°33',93 W
92	27°37',53 N	178°37',32 W
93	27°38',60 N	178°40',65 W
94	27°39',85 N	178°43',90 W
95	27°41',28 N	178°47',05 W
96	27°42',89 N	178°50',10 W
97	27°44',66 N	178°53',03 W
98	27°46',59 N	178°55',83 W
99	27°48',67 N	178°58',49 W
100	27°50',89 N	179°01',00 W
101	27°53',25 N	179°03',35 W
102	27°55',74 N	179°05',54 W
103	27°58',34 N	179°07',54 W
104	28°01',05 N	179°09',35 W
105	28°03',85 N	179°10',98 W
106	28°06',74 N	179°12',40 W
107	28°09',71 N	179°13',61 W
108	28°12',73 N	179°14',62 W
109	28°15',80 N	179°15',41 W
110	28°18',91 N	179°15',98 W
111	28°22',05 N	179°16',33 W
112	28°24',72 N	179°16',44 W
113	28°25',20 N	179°16',45 W
114	28°25',82 N	179°16',44 W
115	28°28',35 N	179°16',36 W
116	28°31',49 N	179°16',03 W
117	28°34',60 N	179°15',49 W
118	28°37',68 N	179°14',72 W
119	28°40',71 N	179°13',74 W
120	28°43',68 N	179°12',54 W
121	28°46',58 N	179°11',13 W
122	28°49',39 N	179°09',52 W
123	28°52',11 N	179°07',70 W
124	28°54',72 N	179°05',70 W
125	28°57',21 N	179°03',51 W
126	28°59',58 N	179°01',15 W
127	29°01',81 N	178°58',62 W
128	29°03',90 N	178°55',93 W
129	29°05',83 N	178°53',10 W
130	29°07',60 N	178°50',13 W

Punto	LATITUD	LONGITUD
131	29°09',21 N	178°47',04 W
132	29°10',64 N	178°43',84 W
133	29°11',89 N	178°40',54 W
134	29°12',95 N	178°37',16 W
135	29°13',82 N	178°33',71 W
136	29°14',50 N	178°30',21 W
137	29°14',99 N	178°26',66 W
138	29°15',28 N	178°23',08 W
139	29°15',36 N	178°19',49 W
140	29°15',25 N	178°15',90 W
141	29°14',94 N	178°12',32 W
142	29°14',43 N	178°08',78 W
143	29°03',47 N	177°12',07 W
144	29°02',55 N	177°07',29 W
145	28°38',96 N	175°35',47 W
146	28°38',67 N	175°34',35 W
147	28°34',91 N	175°19',74 W
148	28°26',24 N	175°10',65 W

GRÁFICO



ANEXO 2

CARACTERÍSTICAS ECOLÓGICAS, SOCIOECONÓMICAS Y CIENTÍFICAS DE LA ZMES DEL MONUMENTO MARINO NACIONAL DE PAPAĪNAUMOKUĀKEA*

1 CRITERIOS ECOLÓGICOS

1.1 Singularidad o rareza

1.1.1 El Monumento marino nacional de Papahānaumokuākea (Islas noroccidentales de Hawai (NWHI)) mantiene un ecosistema singular y dinámico de arrecifes de coral que, gracias a su relativo aislamiento, es uno de los mejor conservados del mundo (*Citizen's Guide*, 2006). Se trata de uno de los últimos ecosistemas de arrecifes de coral a gran escala del planeta y del mayor ecosistema de arrecifes de coral de los mares tropicales marginales (Cousteau, 2003). Aproximadamente un 25% de las especies que se encuentran en las islas del noroeste de Hawai (NWHI, por sus siglas en inglés) son endémicas del archipiélago de Hawai, lo que representa uno de los mayores porcentajes de endemismo marino del mundo (Friedlander *et al.* 2005; *Citizen's Guide* 2006). El porcentaje de especies de arrecifes de coral no descritas científicamente (por ejemplo, esponjas, corales, algas y otros invertebrados) en esta zona es uno de los más elevados del mundo (Cousteau, 2003). Asimismo, las islas del noroeste de Hawai (NWHI) contienen importantes zonas de reproducción y anidamiento de varias especies, muchas de las cuales están amenazadas, como la foca monje hawaiana, que se encuentra en grave peligro, la tortuga marina verde y 19 especies de aves marinas (Henderson 2001; NOAA 2004b; *Citizen's Guide* 2006).

1.1.2 En el año 2003, el explorador oceánico Jean-Michel Cousteau describió la singularidad de esta zona en la bitácora de su expedición **Viaje a Kure**, en la que señala: "Estas islas son una recreación de la singularidad que produce el aislamiento. A lo largo de esta franja de vida encontramos abundantes poblaciones de delfines de pico largo y depredadores superiores de gran tamaño, como tiburones coralinos, jureles y meros. Encontramos numerosas especies de peces coralinos endémicas de Hawai, como el raro *Genicanthus personatus* y meros hawaianos, que nos recuerdan este intacto ecosistema de arrecifes de coral" (Cousteau, 2003).

1.2 Hábitat crítico

1.2.1 Algunas partes de la zona propuesta constituyen un hábitat esencial para diversas especies en peligro de extinción o amenazadas que están protegidas por las leyes nacionales de los Estados Unidos, entre las que cabe mencionar la foca monje hawaiana, que se encuentra en grave peligro, la ballena de esperma en peligro, las amenazadas tortugas de carey, baula y marina verde, el amenazado albatros de cola corta, seis especies vegetales amenazadas, y cuatro aves terrestres en peligro de extinción: el pinzón de Nihoa, el carricero hawaiano de Nihoa, el pinzón

* El texto del este anexo está tomado del documento presentado por los Estados Unidos (MEPC 56/8).

de Laysan y el pato de Laysan, el pato más raro del mundo. De estas especies, siete aparecen en el Apéndice I del Convenio sobre el comercio internacional de especies amenazadas de fauna y flora silvestres (CITES) y nueve están incluidas en la Lista Roja de Especies Amenazadas de la Unión Mundial para la Naturaleza (UICN) (en la que figuran tres clasificadas como "en peligro crítico").

1.3 Dependencia

1.3.1 Los procesos ecológicos del ecosistema de las NWHI dependen de la salud de sus vastas y diversas extensiones de arrecifes de coral. Denominados a menudo la "selva tropical" del mar, estos arrecifes son vitales para mantener la diversidad biológica de los océanos (*Citizen's Guide* 2006). Los impolutos arrecifes de coral de las NWHI constituyen la base de una comunidad simbiótica formada por millones de plantas y animales que dependen los unos de los otros para su supervivencia (*Citizen's Guide* 2006). Estos arrecifes realizan importantes servicios en los ecosistemas, como filtrar el agua, proteger las islas de los depósitos de sedimentos y las tormentas y proporcionar alimento a los organismos marinos.

1.3.2 Miles de especies dependen de los arrecifes de coral de las NWHI. Las focas monje hawaianas, la mayoría de las cuales viven en las NWHI, son el único mamífero marino superviviente que depende de los ecosistemas de arrecifes de coral (*Citizen's Guide* 2006; Cousteau 2003). La gran incidencia de depredadores superiores, como tiburones, jureles y meros, depende igualmente del alto nivel de productividad de este ecosistema. A su vez, la prevalencia de estos depredadores tiene un efecto significativo en la estructura de los peces de la zona e influye sobre la diversidad y abundancia relativa de las especies situadas en la parte inferior de la cadena alimentaria. De este modo, las repercusiones sobre los depredadores superiores podrían provocar rápidamente desequilibrios en las especies de peces pequeños, modificando la estructura trófica y el orden de predominio dentro del ecosistema (Maragos y Gulko 2002; Friedlander y DeMartini 2002; Suthers 2004).

1.3.3 Aproximadamente 14 millones de aves marinas, de los cuales unos 5,5 millones anidan cada año en las NWHI, dependen del sistema de arrecifes de coral para satisfacer sus necesidades de alimento y otras necesidades de hábitat (Naughton y Flint 2004). A su vez, el ecosistema depende del papel que desempeñan estas aves en la productividad y la diversidad relativamente altas de las NWHI. Se cree que los excrementos ricos en nutrientes (guano) que las aves depositan en las islas y las aguas cercanas a la costa, que posteriormente se disuelven y proporcionan importantes cantidades de nitrógeno al ecosistema, estimulan el prolífico crecimiento de las algas que viven en las proximidades de estas islas. Cuando los altos niveles de crecimiento de las algas se combinan con un oleaje importante, como sucede en los atolones La Perouse Pinnacle y en French Frigate Shoals, se generan condiciones favorables para el crecimiento de otras especies (Maragos y Gulko 2002).

1.3.4 Los procesos ecológicos de las NWHI no dependen únicamente de sus arrecifes de coral. Más allá de los bancos y las pendientes pronunciadas, a profundidades entre 500 y 4 270 metros, el suelo se nivela al fondo del océano, el cual contiene un hábitat rico y distintivo (Press y Siever 1986; Benoit-Bird *et al.* 2001). Este hábitat está vinculado al ecosistema de arrecifes de coral mediante una densa colección de pequeños peces, camarones y calamares que migran periódicamente de las profundidades del océano a zonas cercanas a la superficie y que constituyen un importante recurso alimentario para numerosos animales, como delfines de pico largo, peces pelágicos, atunes y marlines (Benoit-Bird *et al.* 2001). Los movimientos y las dietas de las focas monje hawaianas ponen de relieve la importancia del hábitat de alta mar y de aguas profundas. Aunque parte de la dieta de estas focas procede de peces coralinos de aguas poco profundas, se sabe que estos animales viajan más de ciento cincuenta kilómetros de una isla a otra y se sumergen a profundidades de hasta 275 metros en busca de presas en aguas profundas, en particular peces pelágicos, que constituyen el elemento principal de su dieta (Henderson 2001; TenBruggencate 2006). Cada uno de estos hábitats es indispensable para los demás, y la pérdida de uno afecta al funcionamiento de todos los demás hábitats del sistema. Por tanto, las repercusiones en una parte del sistema pueden poner en peligro el ecosistema entero, así como la diversidad de especies que dependen de la zona.

1.4 Diversidad

1.4.1 Las NWHI dan cobijo a más de 7 000 especies de peces, mamíferos, plantas, corales y otros invertebrados (Bush 2006) y en ellas se siguen descubriendo especies, como lo demostró la expedición de investigación realizada en 2006 en French Frigate Shoals, en la cual se encontraron más de cien especies cuya existencia en la zona se ignoraba hasta entonces, muchas de las cuales podrían ser desconocidas por la ciencia (Associated Press 2006). La rica diversidad de las NWHI se debe, en parte, al relativo aislamiento de la zona y al hecho de ser una zona apenas afectada por las actividades humanas, aspecto que se pone de relieve si se compara con la escasa diversidad que caracteriza las zonas marinas de las principales islas de Hawai (DeMartini y Friedlander 2004; Friedlander *et al.* 2005a; NOAA 2004g). Los arrecifes de coral se hallan entre los ecosistemas de más alta diversidad del planeta y el ecosistema de arrecifes de coral de las NWHI constituye un ejemplo de ello.

1.4.2 Además de contribuir a la diversidad, el ecosistema de las islas del noroeste de Hawai contiene una gran variedad de hábitats que se extienden desde la costa hasta profundidades de aproximadamente 425 metros. Por ejemplo, el porcentaje de cobertura de corales dentro de los impolutos arrecifes de estas islas varía considerablemente, creando así una serie de hábitats de arrecifes de coral interconectados aunque distintos entre sí (por ejemplo, plataforma, arrecifes de borde, crestas de arrecifes, facies postarrecifales y lagunas). La exposición a las olas es el principal factor de zonificación en las NWHI, pero los gradientes de sedimento, salinidad y temperatura también influyen (Friedlander *et al.* 2005a). A resultas de esta zonificación, los arrecifes de coral de las NWHI contienen diversos nichos y recursos medioambientales que proporcionan sustento a una gran variedad de especies.

1.5 Productividad

1.5.1 Los ecosistemas de arrecifes de coral poseen la mayor productividad primaria bruta de todas las zonas oceánicas, y la zona propuesta abarca varios miles de kilómetros cuadrados de arrecifes de coral, lo que indica la existencia de un ecosistema con una productividad muy alta. La elevada incidencia de depredadores superiores, como tiburones, jureles y meros, que constituyen más de la mitad de la biomasa íctea de las NWHI, es otro indicador de la productividad de la zona. Es necesaria una tasa muy alta de sustitución de peces de pequeño y mediano tamaño para mantener un ecosistema dominado por los depredadores superiores.

1.5.2 La productividad de la zona propuesta puede observarse fácilmente comparándola con la productividad de las principales islas de Hawai. Una comparación de la biomasa y la estructura trófica de las comunidades de peces coralinos de las NWHI y las principales islas de Hawai puso de manifiesto que dicha biomasa era un 260% superior en las primeras en hábitats similares (Friedlander y DeMartini 2002). La productividad es particularmente alta en las aguas costeras, lagunas y arrecifes de coral de la zona. Por ejemplo, la laguna de French Frigate Shoals produce casi diez veces la cantidad de fitoplancton que produce el mismo volumen de agua en mar abierto. Asimismo, hay en la zona bancos sumergidos de gran tamaño, que tienen un alto nivel de productividad primaria gracias a la existencia de extensos prados de algas. Además, aunque los depredadores superiores representan tan sólo un 3% de la biomasa íctea de las principales islas de Hawai, constituyen un 54% de dicha biomasa en las NWHI (Suthers 2004).

1.6 Zonas de desove o reproducción

1.6.1 Las NWHI ofrecen zonas de desove y reproducción de importancia crítica para una gran variedad de especies. Estas islas albergan las zonas de reproducción de casi la totalidad de la población que queda de focas monje hawaianas y constituye su principal hábitat de caza, cría y destete, y en ellas se encuentra también la zona de reproducción y anidamiento de aproximadamente un 90% de la población de la amenazada tortuga verde marina de las islas Hawai. Asimismo, se reúnen en estas islas para reproducirse millones de aves marinas del Pacífico Central, entre las cuales están 19 de las 22 especies de aves marinas de Hawai, como el gaviotín pascuense, el albatros de cola corta y el rabijunco colirrojo. Más del 99% de los albatros de Laysan y el 98% de los albatros patinegros que existen en el mundo vuelven cada año a las NWHI para reproducirse. Las NWHI constituyen el único lugar de reproducción de algunas especies ornitológicas.

1.7 Carácter natural

1.7.1 Debido a su aislamiento geográfico y a su prolongado historial de protección, los arrecifes de las NWHI se encuentran entre los más sanos y mejor conservados del planeta. La mejor muestra de su naturalidad es su diversidad y productividad, que son relativamente altas en comparación con los arrecifes de las principales islas de Hawai, que se han visto más afectadas por las perturbaciones causadas por el hombre, así como el hecho de que las NWHI son uno de los últimos ecosistemas de arrecifes de gran tamaño dominados por grandes depredadores superiores.

1.8 Integridad

1.8.1 La zona de las NWHI es un claro ejemplo de entidad ecológica autónoma. Las islas volcánicas, los atolones coralinos, los arrecifes de poca profundidad, los bancos, las pendientes, las elevaciones en baja mar, los montes submarinos, los arrecifes profundos y las aguas abiertas constituyen la base de este ecosistema entrelazado y complejo. Su integración resulta evidente por el gran número de procesos interdependientes que conectan los diversos hábitats de las NWHI, como se expone en particular en la sección 3.4 (Dependencia) de la presente propuesta. A continuación se mencionan algunos ejemplos de ello: 1) el vínculo crítico entre los arrecifes de coral de baja profundidad y los hábitats del fondo marino profundo que ponen de manifiesto las especies que migran periódicamente desde las grandes profundidades y que son consumidas por numerosos animales de aguas menos profundas, 2) las zonas de incursión, alimentación, reproducción y cría de la foca monje hawaiana van desde los profundos hábitats marinos de mar adentro hasta las zonas terrestres, y 3) los depósitos de guano de las aves estimulan el crecimiento de las algas, el cual, combinado con la acción del oleaje, contribuye al crecimiento de otras especies y a la elevada productividad del ecosistema.

1.8.2 Si bien las islas del noroeste de Hawai forman parte del archipiélago hawaiano, existen pruebas evidentes de que funcionan como una unidad biológica distinta. El ecosistema de estas islas es sumamente productivo, diverso y está dominado por los depredadores superiores, mientras que la productividad del ecosistema en torno a las principales islas de Hawai es considerablemente menor, contiene una menor diversidad de especies y no está dominado por los depredadores superiores. Estas diferencias vienen a demostrar que las NWHI funcionan como una unidad integral.

1.9 Vulnerabilidad

1.9.1 La zona abarca varios miles de kilómetros cuadrados de arrecifes de coral formados, como mínimo, por 57 especies de coral duro y 12 especies de coral blando. Las comunidades coralinas son ecosistemas frágiles y requieren un delicado equilibrio entre una serie de condiciones ambientales para estar sanas y crecer. Incluso los cambios experimentados por una sola de estas condiciones ambientales puede poner en peligro la salud de un ecosistema coralino. Los corales obtienen una parte considerable de su alimentación de las algas simbióticas (denominadas zooxanthellae) que viven en el interior de sus tejidos. Y, dado que las algas requieren luz para realizar la fotosíntesis, necesitan agua transparente y limpia para su crecimiento y bienestar. La introducción de contaminantes puede tener efectos tóxicos para los corales.

1.9.2 La estructura física del arrecife está compuesta por carbonato de calcio, el cual forma el marco rocoso o "esqueleto" del arrecife y se deposita a razón de un centímetro por año sobre el coral vivo (pólipo). Estos pólipos forman una fina capa sobre la superficie de la roca del arrecife. El sistema de arrecifes de coral de las NWHI ha tardado miles de años en formarse y, en caso de sufrir daños, tal vez nunca podría regenerarse. Incluso si existen condiciones óptimas para la regeneración, tendrían que pasar cientos y, tal vez miles, de años para que una zona dañada de arrecifes recuperara su estado anterior.

1.9.3 Los buques que transitan por las NWHI constituyen la principal amenaza antropogénica para este frágil ecosistema, a causa de las varadas y a la contaminación provocada por los vertidos normales y accidentales. Se pueden producir daños secundarios y acumulativos cuando los fragmentos de coral que provocan las varadas colisionan contra los corales sanos debido al oleaje, las corrientes y las tormentas.

1.9.4 El aislamiento de las NWHI permite la protección contra las especies invasoras que pueden traer consigo los buques, pero también favorece la vulnerabilidad a dichas especies. Los ecosistemas de estas islas han evolucionado sin la influencia de fuerzas externas, como lo demuestra la gran cantidad de especies nativas y endémicas. Hasta ahora se han detectado once especies no nativas en las aguas de las NWHI, las cuales pueden desplazar a las nativas y causar graves trastornos y desequilibrios en el ecosistema natural.

1.10 Importancia biogeográfica

1.10.1 Las NWHI son uno de los últimos ejemplos existentes de ecosistema de arrecifes de coral dominados por grandes depredadores superiores, con gran abundancia de grandes depredadores marinos, como los tiburones. Debido a su aislamiento, muchos aspectos de esta zona indican cómo sería un sistema biogeográfico completamente en perfecto estado de conservación en estas latitudes.

1.10.2 La zona presenta características geológicas únicas. Las islas fueron creadas por una única columna de magma que surgió de un punto caliente del manto terrestre. Estas islas volcánicas se formaron a lo largo de miles de millones de años de erupciones y a continuación fueron transportadas hacia el noreste por el movimiento de la placa del Pacífico sobre la que reposan. Hace 28 millones de años, el último elemento de la cordillera que surgió del mar, el atolón de Kure, se encontraba en el lugar que ocupa actualmente la Gran Isla de Hawai.

2 CRITERIOS SOCIOECONÓMICOS Y CULTURALES

2.1 Dependencia humana

2.1.1 Las islas del noroeste de Hawai revisten una especial importancia debido a su significado para la historia y la cultura de la población indígena. Las tradiciones de éstos consideran desde hace mucho tiempo estas islas un lugar sagrado y en dos de ellas se encuentran lugares arqueológicos destacados (Kikiloi 2006). Los primeros seres humanos en llegar a las NWHI fueron los antiguos viajeros polinesios a bordo de sus canoas de doble casco, en torno al año 1000 de nuestra era. Los primeros hawaianos vivieron en Nihoa durante aproximadamente 700 años, pero desaparecieron misteriosamente antes de que el capitán Cook llegara por primera vez a Hawai en 1778 (*Citizen's Guide* 2006). Su presencia la demuestran los numerosos centros existentes en Nihoa y Mokumanamana (Necker), que figuran en el registro de lugares históricos tanto de los Estados Unidos como del Estado de Hawai por su importancia cultural e histórica. Ambas islas cuentan en total con 140 lugares de interés cultural registrados, entre los que se encuentran centros ceremoniales, residenciales y agrícolas, algunos de los cuales se parecen desde un punto de vista histórico a importantes centros polinesios de Tahití y las islas Marquesas (Emory 1928; Cleghorn 1988; Liller 2000; Kawaharada 2001; Kikiloi 2006). Estos lugares son objeto de estudio para comprender mejor la relación que existe entre la cultura de la población indígena y la de los antiguos polinesios.

2.1.2 Las tradiciones orales confirman igualmente el vínculo de estas islas con la antigua población indígena, y algunos estudios etnológicos recientes han puesto de relieve la continuidad de las prácticas tradicionales en las NWHI. Las personas que continúan practicando la cultura de la población indígena se siguen desplazando a las NWHI para rendir homenaje a sus antepasados y perpetuar dichas prácticas. En 1997, Hui Mālama i Nā Kūpuna o Hawaii's Nei, grupo que se dedica a la repatriación de los restos de antepasados, llevó de regreso una serie de *iwi* (huesos) a Nihoa y Mokumanamana (Necker). En 2003, la canoa **Hōkūle`a** viajó a Nihoa para que un grupo pudiera celebrar ceremonias tradicionales. En 2004, la **Hōkūle`a** zarpó hacia el atolón de Kure, y en 2005 llevó a un grupo a Mokumanamana (Necker) para celebrar las ceremonias del solsticio de verano (*Citizen's Guide* 2006). Por último, las tradiciones orales señalan que el pólipo coralino fue la primera criatura viviente que apareció en la Tierra y constituye el fundamento y el componente básico del resto de la vida en el mar, lo que pone de relieve la importancia que reviste el ecosistema marino de las NWHI para la cultura de la población indígena (Friedlander *et al.* 2005b). Así pues, la conservación de un ecosistema sano e intacto en las NWHI es esencial para la preservación de las tradiciones culturales de la población indígena.

2.2 Patrimonio cultural

2.2.1 Las NWHI cuentan con un rico patrimonio cultural submarino. Los numerosos naufragios encontrados en la zona constituyen un testimonio histórico que encierra elementos específicos de nuestro pasado marino. Algunos documentos indican que más de 120 buques y aeronaves se han perdido en las aguas de la zona propuesta. Estos restos representan diversas fases de la historia del Pacífico, y entre ellos encontramos juncos japoneses, sampanes hawaianos, balleneros del siglo XIX, buques de vapor de rueda lateral de la Armada de los Estados Unidos, buques veleros franceses y aviones caza perdidos en la batalla de Midway durante la Segunda Guerra Mundial. Muy pocos de estos lugares han sido localizados y estudiados hasta ahora, pero dichos estudios revelan la existencia de recursos que son únicos de las islas del noroeste de Hawai. Los restos del naufragio de los balleneros **Pearl** y **Hermes**, ambos hundidos en torno a 1822, son los únicos vestigios arqueológicos de la industria ballenera de los Mares del Sur y los más antiguos encontrados hasta ahora en Hawai. Los restos dispersos del **USS Saginaw**, hundido en 1870, reflejan la tecnología de la "vieja armada a vapor" de los tiempos de la Guerra Civil norteamericana. Los restos del **Dunnottar Castle**, un buque de vela con casco de hierro hundido en 1886, nos ofrece una perspectiva de la época de los buques de altos mástiles. Estos y otros lugares son poco comunes, representan amplios temas de la historia marítima y constituyen un testimonio de la singularidad de la historia de la navegación en el Pacífico. Las leyes de conservación estatales y federales prohíben causar daños injustificados o trasladar los lugares submarinos de importancia arqueológica, y las agencias que gestionan los monumentos de los Estados Unidos intentan proteger estos recursos patrimoniales, que son como ventanas que nos permiten asomarnos al pasado.

3 CRITERIOS CIENTÍFICOS Y PEDAGÓGICOS

3.1 Investigación

3.1.1 Esta zona reviste un gran interés científico y ofrece una oportunidad sin precedentes para la investigación. Habida cuenta de que las NWHI están alejadas y son ricas en vida marina y terrestre, constituyen una de las escasas zonas del mundo en las que los investigadores pueden llevar a cabo comparaciones a gran escala entre los sistemas marinos que se han visto afectados por las actividades humanas y los que no han sufrido esos efectos (*Citizen's Guide*; Friedlander y DeMartini 2002). Estas comparaciones pueden servir de modelo viviente para las tareas de restauración que se efectúan en otras partes.

3.1.2 Otra prueba de la importancia de esta zona para la investigación es que, en el mes de octubre de 2006, un equipo internacional de biólogos descubrió varias especies de coral, estrellas de mar, caracoles y almejas en French Frigate Shoals. Los investigadores han descubierto igualmente más de 100 especies antes nunca vistas en French Frigate Shoals, muchas de las cuales eran desconocidas para la ciencia (Associated Press 2006). Estos descubrimientos científicos parecen indicar que aún queda mucho por investigar para comprender y apreciar plenamente este complejo ecosistema.

3.1.3 Las actividades de investigación y vigilancia que han llevado a cabo las agencias federales y estatales, las instituciones académicas y otras organizaciones de los Estados Unidos en los últimos 30 años han contribuido de forma sustancial a comprender los factores naturales y antropogénicos que influyen en las islas del noroeste de Hawai y la interconexión entre los procesos físicos y biológicos en toda la extensión del archipiélago hawaiano. Las actuales actividades de investigación y vigilancia de los ecosistemas marinos de las NWHI ofrecerán más información que resultará útil para la gestión no sólo de las NWHI, sino también de todo el archipiélago hawaiano y los ecosistemas marinos de todo el mundo.

3.2 Condiciones de referencia para estudios de vigilancia

3.2.1 Las NWHI son una de las pocas regiones marinas de la tierra en las que las actividades de vigilancia e investigación pueden realizarse prácticamente en ausencia de asentamientos y actividades humanas, por lo que reúnen condiciones de referencia apropiadas en lo que respecta a la biota o a las características medioambientales, debido a que no ha tenido perturbaciones sustanciales y se halla en estado natural o casi natural. Remotas, deshabitadas y relativamente impolutas en comparación con las principales islas de Hawai y otros ecosistemas marinos del resto del mundo, las NWHI son uno de los escasos centinelas modernos que permiten vigilar y descifrar las respuestas a corto y largo plazo a las presiones medioambientales y antropogénicas locales, regionales y mundiales.

3.3 Educación

3.3.1 Las NWHI brindan un modelo y un punto de referencia poco común de ecosistema sano, intacto e integrado que se ha conservado en su estado natural o casi, que podría motivar a los residentes de Hawai y a otras personas a participar en las tareas de restauración del océano que tienen lugar en sus comunidades. Esta premisa orientativa dio lugar al proyecto plurianual "Navigating Change" (Navegar hacia el cambio) que realizan diversos organismos y que tiene como finalidad informar y motivar a las personas a cambiar sus actitudes y comportamientos para

cuidar mejor los recursos terrestres y oceánicos de Hawai. Se elaboró un vídeo dividido en cinco partes y un programa de estudios en el que figura la canoa tradicional polinesia **Hōkūle`a** durante su expedición a las NWHI en 2004, en colaboración con varios organismos y organizaciones. Desde 2003 se organizan cursillos para maestros sobre el programa "Navigating Change" en todo el territorio de Hawai y un coordinador de difusión dirige un plan de estudio conexo en todas las escuelas del Estado. A medida que la gente conozca mejor las NWHI, querrá visitarlas y vivir esta experiencia. Por ello, el mensaje pedagógico que se transmite para mantener el frágil equilibrio de las NWHI es que la gente debe admirarlas desde lejos. Así pues, las actividades pedagógicas se centrarán en acercar el lugar a la gente y no la gente al lugar.

ANEXO 3

VULNERABILIDAD A LAS REPERCUSIONES DE LAS ACTIVIDADES MARÍTIMAS INTERNACIONALES*

1 CARACTERÍSTICAS DEL TRÁFICO MARÍTIMO

1.1 Factores operacionales

1.1.1 En las aguas de las islas del noroeste de Hawai (NWHI) se realizan muy pocas actividades marítimas, sin duda debido a la lejanía de estas islas y a las duras condiciones ambientales para la actividad humana. Con arreglo a la Proclamación Presidencial de 15 de junio de 2006, la mayoría de las actividades domésticas están prohibidas o estrictamente reglamentadas en las aguas de las NWHI. Desde hace muchos años, para acceder a las zonas terrestres de las NWHI se requiere un permiso, excepto en el caso del atolón de Midway, y éstos sólo se expiden para fines de investigación o actividades culturales de la población indígena. Las actividades marítimas en esta zona son primordialmente la investigación y la gestión, la pesca, las prácticas culturales y las actividades recreativas. Entre las actividades de investigación se encuentra la evaluación, la vigilancia a largo plazo de los recursos, efectos y amenazas procedentes de las actividades humanas, y la protección y conservación de los recursos de las islas del noroeste de Hawai. Cada año se gastan aproximadamente cuatro millones de dólares en la investigación y gestión de esta zona. Todavía están vigentes ocho permisos de pesca comercial en estas islas, aunque la Proclamación Presidencial y sus reglamentos de ejecución contemplan el cierre de la pesquería cinco años después de la fecha de la Proclamación. Las personas que continúan practicando la cultura de la población indígena se desplazan a las NWHI para rendir homenaje a sus antepasados y perpetuar dichas prácticas tradicionales. Actualmente, las actividades turísticas y recreativas se limitan al atolón de Midway y, en virtud de la Proclamación, ahora se requiere un permiso para ello. Se desconoce la magnitud de las actividades turísticas y recreativas en el océano en las NWHI, pero al parecer es sumamente reducida. Estas actividades comprenden la observación de la fauna y flora silvestres, el submarinismo y el buceo con snorkel, la pesca en barcos alquilados y barcos turísticos. Además se está elaborando un plan de gestión para el turismo que visita los lugares históricos de la Segunda Guerra Mundial y los lugares del patrimonio militar del atolón de Midway, y un máximo de tres cruceros puede visitar la isla cada año.

1.2 Tipos de buques

1.2.1 Los buques que transitan normalmente por las aguas de las islas del noroeste de Hawai son buques portacontenedores, graneleros, buques tanque, cargueros y buques pesqueros. Ningún buque amarra en estas islas, a excepción de algunos pequeños botes en el atolón de Midway y la isla Tern (French Frigate Shoals). Algunos buques de investigación y gestión, ocho buques pesqueros, los buques que utiliza la población indígena, algunos barcos recreativos y unos cuantos buques de crucero llevan a cabo actividades estrictamente reglamentadas en las aguas de las NWHI (Franklin 2006; Mohri 2006).

* El texto del este anexo está tomado del documento presentado por los Estados Unidos (MEPC 56/8).

1.3 Características del tráfico

1.3.1 Aunque debido a su lejanía se desconoce la ruta exacta que siguen los buques a través de esta zona, al parecer la mayor parte del tráfico pasa por el norte del archipiélago, siguiendo las grandes rutas circulares con origen y destino en la costa oeste de América del Norte y Asia oriental. Otros buques transpacíficos que parten de los puertos de Hawai transitan al menos 160 km al sur de las NWHI. En ocasiones, algunos buques procedentes del sur pasan dentro de los límites de la ZMES propuesta (Franklin 2006; Tosatto 2005; Horizon Lines 2006; Devany 2006).

1.3.2 El sistema de Buques Voluntarios de Observación de la Organización Meteorológica Mundial ha analizado las pautas del tráfico marítimo dentro de las NWHI. Este sistema recopila datos geográficos de buques no dedicados a la investigación que realizan travesías frecuentes y periódicas en todas las principales cuencas oceánicas. Aunque este sistema no registra el tráfico total en la zona, durante un período de estudio de 21 meses en 2004 y 2005, aproximadamente 132 buques informaron de su presencia desde el interior de la ZMES propuesta: 104 de estos buques eran cargueros, 8 eran buques tanque, 4 eran buques de investigación, 2 eran buques de pasajeros, 2 eran buques dedicados a actividades pedagógicas, 1 era un buque recreativo, 1 era un remolcador que arrastraba un buque de 200 metros y 10 eran buques no identificados. Estos 132 buques enarbolaban el pabellón de 23 países (Franklin 2006).

1.4 Sustancias transportadas

1.4.1 Aunque no se dispone de datos precisos sobre los tipos de sustancias peligrosas a bordo de los buques que transitan por las aguas de las NWHI, es posible presentar algunos ejemplos de tales sustancias a partir de los incidentes ocurridos en la zona. Tres buques, el **Paradise Queen II** (1998), el **Swordman I** (2000) y el **Casitas** (2005), vararon en las NWHI con cantidades importantes de combustible líquido u otros tipos de combustible a bordo (Cascadia Times 2006; Shallenberger 2004). Estas sustancias son dañinas para el ecosistema marino y para el medio ambiente terrestre cuando llegan a las costas. En otro accidente, un contenedor cargado con el plaguicida carbofurano fue arrastrado por la corriente a las costas de la isla de Laysan (Friedlander *et al.* 2005).

1.4.2 Se produjeron otros tres accidentes de buques que llevaban cargas que no pueden calificarse de "sustancias peligrosas", pero que tendrían un efecto perjudicial si se vierten en esta zona del mar. El primero de ellos fue el sufrido por el **Anangel Liberty** en 1980, en el que se descargaron 2 200 toneladas de arcilla de caolina para aligerar el peso, a fin de sacarlo de los arrecifes de French Frigate Shoals. Afortunadamente, las corrientes reinantes ese día se llevaron la mayor parte de la arcilla mar adentro y no hacia el arrecife. De no haber sido así, habría podido asfixiar el coral con las consiguientes repercusiones sobre el ecosistema. En los otros dos incidentes, dos buques pesqueros que, al parecer, llevaban ratas a bordo vararon en Laysan. Afortunadamente, las ratas no se asentaron en la isla vecina; sin embargo, si lo hubieran hecho, la ecología de la zona se habría visto gravemente perjudicada, ya que dichas especies pueden convertirse en "destructores de ecosistemas" y paralizar el ecosistema de la zona (Shallenberger 2004).

2 FACTORES NATURALES

2.1 Factores hidrográficos

2.1.1 La hidrografía de las NWHI hace necesario que los navegantes procedan con extrema precaución. La cadena de pequeñas islas, atolones, bancos, montes submarinos, agujas coralinas, elevaciones en bajamar y otras formaciones emergentes son vestigios de islas volcánicas que se erosionan y desaparecen bajo la superficie del océano. Aunque tan solo los picos de las islas originales permanecen por encima de la superficie del agua, el crecimiento de los corales situados en las cuevas sumergidas compensa el ritmo de hundimiento (Evans *et al.* 2004). Debido a estas características, la navegación en dicha zona es peligrosa y debe realizarse con suma precaución. La profundidad del agua en esta zona va desde la superficie del agua, pasando por bancos, arrecifes y otras formaciones emergentes ligeramente sumergidas, hasta el fondo del océano a más de 425 metros.

2.1.2 La zona de la ZMES propuesta figura actualmente en casi todos los mapas a pequeña escala, y desde el año 2000, la mayoría de los estudios recientes tienen lugar cerca de las islas, arrecifes y atolones conocidos. Aunque los estudios hidrográficos modernos realizados por la Universidad de Hawai y los realizados mediante imágenes de satélite de la zona han permitido a la Oficina de Estudios Costeros de la NOAA corregir la posición de varias de estas formaciones, una gran parte de los bancos sumergidos y las formaciones aisladas aún no se han puesto al día o no se han descubierto.

2.1.3 En 2003, la NOAA y el Laboratorio de Investigación Submarina de la Universidad de Hawai llevaron a cabo una expedición cartográfica, con el objetivo de elaborar mapas y datos de estudio más completos y precisos para contribuir a la gestión de la Reserva del Ecosistema de los Arrecifes de Coral de las NWHI y a la protección de sus recursos. En esta expedición participaron expertos en hidrografía a fin de velar por que se cumplieran las normas de calidad de la Organización Hidrográfica Internacional. Los datos hidrográficos se aplicarán a todos los mapas afectados de aquí a finales de 2007, aunque quedan por estudiar amplias zonas de las NWHI y los mapas náuticos deben ponerse al día.

2.2 Factores meteorológicos

2.2.1 Los vientos alisios del noreste prevalecen durante todo el año, pero en el invierno pueden soplar vendavales del oeste. La velocidad media de los vientos es de 12 nudos, con medias mensuales de 16 nudos en diciembre y de 9,5 nudos en agosto. Se han registrado vientos duros en julio y septiembre. Asimismo, se producen fuertes precipitaciones ocasionales que reducen la visibilidad a unas 2 millas (Coast Pilot 7, 38ª edición, 2006).

2.2.2 Las tormentas tropicales y los huracanes constituyen una amenaza potencial, aunque poco frecuente, para la estructura de la comunidad de arrecifes coralinos de poca profundidad de las NWHI. Pueden ocurrir sucesos de olas enérgicas capaces de dañar los corales, que representan la principal fuerza natural que modifica y da forma a las estructuras de las comunidades de arrecifes coralinos (Dollar 1982; Dollar and Grigg 2004). Desde 1979, dos huracanes (de categoría 2) han azotado las NWHI. La tormenta tropical importante más reciente fue el huracán Nele, que pasó cerca de los Gardner Pinnacles en 1985 (Friedlander *et al.* 2005).

2.2.3 Los sucesos de oscilación decenal del Pacífico (Pacific Decadal Oscillation - PDO) y el fenómeno de El Niño/La Niña (ENSO) son otros dos factores meteorológicos que tienen lugar en la zona de las NWHI. Los sucesos de PDO se han descrito como pautas de larga duración de la variabilidad del clima del Pacífico similares a El Niño. Al parecer perduran entre 20 y 30 años, en comparación con los 6 a 18 meses que duran los sucesos de El Niño. Los efectos de la PDO son más fuertes en el Pacífico septentrional, aunque existen variedades secundarias en los trópicos. Las anomalías de la presión marina provocadas por la PDO varían con las bajas presiones del Pacífico septentrional y las altas presiones del Pacífico subtropical. Estas pautas de presión provocan un incremento de la presión del viento en dirección contraria a las agujas del reloj en el Pacífico septentrional. Por lo que se refiere al ENSO, aunque los científicos no comprenden totalmente la forma en que se desencadena, se detecta en un principio por un aumento de la presión atmosférica en el Pacífico Occidental y una caída de la presión en el Pacífico Oriental (Garrison 1999). Esto hace que los vientos alisios cambien de dirección, lo que, a su vez, hace que el agua caliente del Pacífico Occidental atraviese la cuenca de este océano. Esta masa de agua caliente ejerce una serie de efectos sobre el clima y las condiciones del océano. Por ejemplo, puede hacer que disminuya la velocidad de los vientos alisios, lo que puede provocar un aumento de la temperatura de la superficie del agua (Hoeke *et al.* 2004). Los vientos suaves son una de las probables causas de la reciente decoloración de los corales en las NWHI. El aumento de la temperatura del agua provoca estrés en los corales, haciéndoles expulsar las zooxanthellae simbióticas. Si la temperatura del agua no disminuye y las zooxanthellae no regresan al tejido del coral, éste morirá.

2.3 Factores oceanográficos

2.3.1 Las islas del noroeste de Hawai están sometidas a la influencia de una amplia variedad de estados oceanográficos que varían en el espacio y el tiempo. Las corrientes oceánicas, olas, temperaturas, nutrientes y otros parámetros y estados oceanográficos influyen sobre la composición, estructura y función de los ecosistemas de estas islas. Las corrientes oceánicas desempeñan un importante papel en la dispersión y composición de la vida marina en las NWHI. La velocidad y dirección de las corrientes superficiales son sumamente variables (Firing *et al.* 2004), y presentan un flujo superficial medio de larga duración de este a oeste en respuesta a los vientos alisios predominantes del noreste. La gran variabilidad de las corrientes superficiales se debe, en gran parte, a los remolinos que generan los efectos de las islas locales sobre la circulación a gran escala. Las pautas de circulación oceánica a grande y pequeña escala influyen igualmente sobre la acumulación de objetos a la deriva en las aguas poco profundas de las NWHI. Estos remolinos pueden hacer que la contaminación de los buques se acumule en los corales, dañando así estos recursos.

2.3.2 El oleaje del océano desempeña un papel importante en las NWHI. La exposición al oleaje afecta a la distribución de los corales y otros organismos de aguas poco profundas. El tamaño y la fuerza del oleaje del océano presentan una periodicidad anual, interanual y decenal. Las tormentas extratropicales de cada año (tormentas que se originan fuera de las latitudes tropicales) generan olas energéticas de cinco a más de diez metros que llegan sobre todo del noroeste durante los meses de invierno. Durante este período, la potencia media de las olas aumenta considerablemente y olas extremas de más de diez metros baten las comunidades coralinas de aguas poco profundas, lo que representa una amenaza para las comunidades de arrecifes de coral y para la navegación. Es probable que la variabilidad decenal de la potencia de las olas esté relacionada con los eventos de la PDO (Manutau *et al.* 1997). Se ha registrado el número de sucesos de olas extremas ocurridos durante los períodos comprendidos

entre 1985 y 1989, y entre 1998 y 2002 y se ha observado un número anormalmente reducido de estos sucesos al principio de la década de los ochenta y durante el período comprendido entre 1990 y 1996 (Friedlander *et al.* 2005).

2.4 Otra información útil

2.4.1 Existen pruebas sustanciales que indican que las actividades marítimas internacionales están causando o pueden causar daños a las características reconocidas de la ZMES propuesta. Los numerosos naufragios ocurridos a lo largo de las NWHI ponen de manifiesto los peligros para la navegación en estas aguas. Se han registrado más de 60 naufragios en esta zona y algunos de ellos han dado nombre a algunas de las islas.¹ Si bien algunos de estos naufragios tienen carácter histórico y, por lo tanto, constituyen reliquias para la historia de la navegación, en años más recientes se ha producido un importante número de siniestros marítimos. En 1998, el barco **Paradise Queen II**, de 24 metros, encalló en el atolón Kure, vertiendo aproximadamente 15 200 litros de gasóleo y otros hidrocarburos derivados del petróleo. Los 26 600 litros restantes a bordo del buque se recuperaron durante las operaciones de rescate. El **Swordman I**, de 26 metros, encalló en el atolón de Pearl y Hermes en 2000. Transportaba más de 38 000 litros de gasóleo y aceite hidráulico, y se gastaron aproximadamente 1,5 millones de dólares en las tareas de rescate y retirada del buque. En 2005, el **Casitas** de 44 metros encalló también en el atolón de Pearl y Hermes cuando transportaba 125 000 litros de gasóleo a bordo. La mayor parte del gasóleo fue rescatado y el buque fue retirado del atolón y hundido con un coste estimado de cinco millones de euros para las operaciones de limpieza y retirada (Cascadia Times 2006; Shallenberger 2004; Biennial Coastal Zone Conference 2003).

2.4.2 La varada del **Anangel Liberty** en French Frigate Shoals en 1980 produjo un canal de 2 a 3 metros de profundidad, 100 metros de longitud y 30 metros de ancho en el arrecife de coral. Las comunidades coralinas resultaron dañadas en una zona de 50 metros a ambos lados del canal hecho por el carguero debido al vertido de la carga (arcilla de caolina). En 1977, durante el incendio y hundimiento del **Hawaiian Patriot** al sur de French Frigate Shoals se vertieron casi 19 millones de litros de gasóleo en el océano (United States Fish & Wildlife Serv. 2005; United States Coral Reef Task Force 1999). También en 1977, el **Irene's Challenge** vertió aproximadamente 40 millones de litros de petróleo crudo a unos 80 kilómetros al norte de la isla de Lisianski. En el anexo 1 del documento MEPC 56/INF.2 se presenta un cuadro en el que se resumen una serie de accidentes ocurridos entre 1970 y 2006 (United States Coral Reef Task Force 1999; NOAA 2006).

2.4.3 Además de los daños causados a las NWHI por el vertido de la carga de los buques o del combustible líquido, la varada de buques en corales frágiles y otros hábitats sensibles de la zona también pueden causar daños. En las varadas de buques, la destrucción de la zona de contacto puede ser muy amplia y provocar el frotamiento y la destrucción del coral por desplazamiento y pulverización, así como el aplastamiento, la rotura y la eliminación de la estructura coralina. Sus repercusiones pueden dar lugar igualmente a la formación de marcas y a la escoriación de recursos cercanos, ya que la acción de las olas, las corrientes y el viento desplazan los objetos a la deriva producidos en el lugar inicial de la varada. Además, se puede producir un incremento de la sedimentación, lo que conlleva la rotura y erosión de la estructura coralina, que puede estar formada por corales suaves y otros hábitats sensibles (*Coral Reef Restoration Handbook* 2006). Las tareas de retirada de los buques, durante las cuales se pueden aplastar y enterrar recursos

¹ Esta cifra no incluye las aeronaves o los buques hundidos en la Batalla de Midway.

sensibles, pueden provocar igualmente daños. Un buque que ha encallado y ha sido abandonado puede seguir dañando los recursos, a medida que los objetos desechables vayan cayendo del buque, y debido al movimiento de éste en el lugar de varada por la acción del viento y las olas.

2.4.4 Afortunadamente, aunque los buques que han encallado o se han hundido en las NWHI han causado daños en los corales y otros recursos, las tareas de rescate y retirada, así como las pautas meteorológicas y corrientes favorables reinantes en el momento de estos siniestros marítimos han evitado hasta ahora que el frágil ecosistema de las NWHI sufriera daños graves (Shallenberger 2004). Si no se adoptan las medidas necesarias para aumentar la seguridad marítima, proteger el frágil medio marino y mejorar la capacidad para responder a las emergencias marítimas, cabe esperar que los buques sigan encallando en las NWHI, ocasionando así daños físicos al frágil ecosistema de los arrecifes coralinos, y que sigan representando una amenaza de graves daños para esta zona tan bien conservada causados por el vertido de carga y combustible. Debido a la lejanía de las NWHI, el bajo nivel de desarrollo de estas islas y la muy reducida actividad marítima interna que tiene lugar dentro de las aguas que las rodean, los buques que transitan por la zona son una de las amenazas antropogénicas más persistentes e importantes para las características reconocidas de la zona.

2.4.5 Otro elemento que aumenta la vulnerabilidad de las NWHI a las actividades marítimas internacionales reside en el hecho de que, aunque las islas tienen una extensión de más de 1 900 km, la mayor parte del equipo de emergencia está estacionado en las principales islas de Hawai, entre ellas Kauai, que se encuentra al este de las NWHI. Se han realizado operaciones de búsqueda, rescate y respuesta desde el atolón de Midway, que se encuentra en el extremo noroeste del archipiélago; sin embargo, sin la ayuda de los recursos estacionados en las principales islas de Hawai, dichas operaciones de búsqueda, rescate y respuesta desde Midway sólo tienen un alcance de 16 km mar adentro, debido a lo reducido del equipo situado de forma permanente en esta isla. La escasa superficie terrestre y el frágil entorno de las demás islas hace que sea virtualmente imposible utilizarlas para organizar actividades de respuesta a situaciones de emergencia. Este hecho, junto con los riesgos que presenta la navegación en toda esta zona, hace que las NWHI sean sumamente vulnerables a los daños causados por las actividades marítimas internacionales.

2.4.6 Otra posible causa de daños en esta zona tan bien conservada es la introducción de especies foráneas por las actividades marítimas internacionales. Aunque se han detectado tan sólo once especies foráneas en las aguas de las NWHI, una vez establecidas éstas, resulta sumamente difícil, si no imposible, controlarlas y eliminarlas de los arrecifes. Por tanto resulta esencial evitar que los buques que lleven agua de lastre o especies en su casco naufraguen o encallen en los arrecifes, ofreciendo así una oportunidad para la introducción de especies foráneas (*Citizen's Guide* 2006).

2.4.7 Aparte de la amenaza que representan los buques en tránsito, otro problema para el medio ambiente de las NWHI son los objetos a la deriva, que constituyen una amenaza grave y crónica para la zona. Las corrientes oceánicas transportan una amplia variedad de objetos a la deriva hacia las NWHI, como redes de pesca y otros aparejos abandonados, objetos de plástico de uso doméstico, materiales peligrosos y otros objetos de origen terrestre, que depositan en los arrecifes y las playas del archipiélago. Estos objetos a la deriva se enredan a menudo en los corales, los matan y provocan la muerte de animales como aves marinas y la foca monje hawaiana por ingestión de estos materiales o al quedarse enredados en ellos. Los aparejos de pesca abandonados presentan también un riesgo para la navegación, por ejemplo, al enredarse en las

hélices de los buques. En los últimos diez años, los organismos competentes de los Estados Unidos han retirado 560 toneladas de objetos a la deriva de los arrecifes de NWHI con un coste de aproximadamente 13,5 millones de dólares (*Citizen's Guide* 2006; Brainard 2006).

2.4.8 Las seis zonas a evitar adoptadas por la OMI ya han entrado en vigor. Aunque en las zonas existentes no se han producido accidentes, tras la adopción de las mismas, en los que se hayan visto involucrados buques a los que se aplican dichas zonas (por ejemplo, buques de 1 000 toneladas brutas o más), sí se han producido algunos accidentes en las NWHI fuera de las zonas adoptadas y otros dentro de las mismas en los que han participado buques a los que no se aplican éstas. Por ejemplo, el **Paradise Queen II** encalló en el atolón de Kure, que actualmente no está incluido en las zonas a evitar. Los buques **Swordman I** y **Casitas** encallaron dentro de la zona a evitar que rodea al atolón de Pearl y Hermes; sin embargo, estos buques tenían un arqueo inferior a las 1 000 toneladas brutas, que es el límite inferior aplicable en las zonas a evitar existentes.

ANEXO 4

MEDIDAS DE PROTECCIÓN CORRESPONDIENTES PARA LA ZMES DEL MONUMENTO MARINO NACIONAL DE PAPAĦĀNAUMOKUĀKEA *

Ampliación y modificación de las zonas a evitar "En la región de las zonas marinas especialmente sensibles del Monumento marino nacional de Papahānaumokuākea"

(Carta de referencia: Estados Unidos, 19016, edición de 2007; 19019, edición de 2007; 19022, edición de 2007.

Nota: Estas cartas han sido levantadas utilizando el dátum del sistema geodésico mundial de 1984 y el dátum astronómico.²⁾)

Descripción de las zonas a evitar

Dada la magnitud de los obstáculos que hacen peligrosa la navegación en estas zonas y a fin de aumentar la seguridad marítima, de proteger el medio ambiente, de conservar los recursos culturales y las zonas de gran importancia cultural para la población indígena y de mejorar la capacidad de repuesta a las emergencias marítimas en el Monumento marino nacional de Papahānaumokuākea, todos los buques que transiten por él deberán evitar las siguientes zonas:

1 Las zonas que queden dentro de los círculos de 50 millas marinas de radio con centro en las siguientes posiciones geográficas:

- | | |
|------------------|---|
| 1) 28°25',18 N, | 178°19',75 W (Atolón Kure) |
| 2) 28°14',20 N, | 177°22',10 W (Atolón Midway) |
| 3) 27°50',62 N, | 175°50',53 W (Atolón Pearl y Hermes) |
| 4) 26°03',82 N, | 173°58',00 W (Isla Lisianski) |
| 5) 25°46',18 N, | 171°43',95 W (Isla Laysan) |
| 6) 25°25',45 N, | 170°35',32 W (Arrecife Maro) |
| 7) 25°19',50 N, | 170°00',88 W (Arrecife Maro y banco de Raita) |
| 8) 25°00',00 N, | 167°59',92 W (Gardner Pinnacles) |
| 9) 23°45',52 N, | 166°14',62 W (Bajos French Frigate) |
| 10) 23°34',60 N, | 164°42',02 W (Isla Necker) |
| 11) 23°03',38 N, | 161°55',32 W (Isla Nihoa) |

* El texto del presente anexo está tomado directamente de los anexos 25 y 26 del documento MSC 83/28.

² cartas están disponibles en formato impreso, en formato por puntos o en formato ENC y se encuentran en <http://chartmaker.ncd.noaa.gov/NSD/coastpilot.htm>. Se invita igualmente a los navegantes a consultar la última edición del *United States Coast Pilot*, N° 7, disponible en <http://chartmaker.ncd.noaa.gov/nsd/coastpilot7.htm>, y en particular su capítulo 14, correspondiente a Hawai, disponible en http://chartmaker.ncd.noaa.gov/nsd/Cp7/CP7-39ed-Ch14_7.pdf.

2 Las zonas comprendidas entre las siguientes coordenadas geográficas:

		Coordenadas iniciales		Coordenadas finales	
		Latitud	Longitud	Latitud	Longitud
Zona 1	Isla Lisianski (N) ---> Isla Laysan	26°53',22 N	173°49',64 W	26°35',58 N	171°35',60 W
	Isla Lisianski (S) ---> Isla Laysan	25°14',42 N	174°06',36 W	24°57',63 N	171°57',07 W
Zona 2	Gardner Pinnacles (N)---> Bajos French Frigate	25°38',90 N	167°25',31 W	24°24',80 N	165°40',89 W
	Gardner Pinnacles (S)---> Bajos French Frigate	24°14',27 N	168°22',13 W	23°05',84 N	166°47',81 W

Se establece un sistema de notificación para buques (CORAL SHIPREP) en la zona marina especialmente sensible (ZMES) del "Monumento marino nacional de Papahānaumokuākea".

1 CATEGORÍAS DE BUQUES

1.1 Buques obligados a participar en el sistema

1.1.1 Estarán obligados a participar en el sistema los buques de arqueo bruto igual o superior a 300 y todos los buques en caso de emergencia, en tránsito por la zona de notificación, que deseen entrar a un puerto o lugar de los Estados Unidos deberán participar en el sistema CORAL SHIPREP, excepto los buques soberanos inmunes que están exentos de conformidad con lo dispuesto en la regla 1 del capítulo V del Convenio SOLAS.

1.2 Buques a los que se recomienda participar en el sistema

1.2.1 Se recomienda que participen en el sistema CORAL SHIPREP los buques de arqueo bruto igual o superior a 300, los buques pesqueros y todos los buques en caso de emergencia marítima, en tránsito por la zona de notificación.

2 COBERTURA GEOGRÁFICA DEL SISTEMA Y NÚMERO Y EDICIÓN DE LA CARTA DE REFERENCIA UTILIZADA PARA FIJAR LOS LÍMITES DEL SISTEMA

2.1 La cobertura geográfica del sistema CORAL SHIPREP se describe mediante las coordenadas geográficas que figuran en el apéndice.

2.2 Las cartas de referencia que incluyen la zona de notificación para buques son: Estados Unidos 19016, edición de 2007, 19019, edición de 2007, y 19022, edición de 2007. Estas cartas han sido levantados utilizando el dátum del sistema geodésico mundial de 1984 (WGS 84) y en el dátum astronómico.

3 FORMATO Y CONTENIDO DE LAS NOTIFICACIONES, HORAS Y SITUACIONES GEOGRÁFICAS EN QUE SE HAN DE EFECTUAR Y AUTORIDAD A LA QUE DEBERÍAN³ ENVIARSE Y SERVICIOS DISPONIBLES

3.1 Formato

3.1.1 Las notificaciones se redactarán de acuerdo con el formato que figura en el párrafo 2 del apéndice de la resolución A.851(20).

3.2 Contenido

3.2.1 La notificación enviada por un buque que entre en el sistema deberá contener la siguiente información:

Identificador del sistema: CORAL SHIPREP

- A Nombre del buque, distintivo de llamada o número de identificación IMO
- B Fecha y hora (UTC)
- C o D Situación
- E o F Rumbo y velocidad del buque
- I Destino
- L Ruta prevista a través de la zona de notificación
- O Calado del buque
- P Categorías generales de cargas potencialmente peligrosas a bordo
- Q o R Defectos o deficiencias, si procede
- T Información de contacto del representante o propietario del buque
- U Dimensiones y tipo del buque (por ejemplo, eslora, arqueo y tipo)
- W Número total de personas a bordo

³ Para los buques obligados a participar en el sistema de notificación, la expresión verbal "debería(n)" no ha de entenderse como una recomendación sino como una obligación en todo el anexo.

3.2.2 La notificación enviada por un buque que salga del sistema deberá contener la siguiente información:

Identificador del sistema: CORAL SHIPREP

A	Nombre del buque, distintivo de llamada o número de identificación IMO
B	Fecha y hora (UTC)
C o D	Situación

3.2.3 Por motivos de confidencialidad comercial, los buques podrán optar por comunicar la sección del informe correspondiente a la información sobre los tipos generales de cargas peligrosas por medios no verbales antes de entrar en la zona de notificación.

3.3 Situación geográfica en que se han de efectuar las notificaciones

3.3.1 Todo buque deberá enviar un informe completo con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 3.2.1 inmediatamente después de cruzar el límite para entrar en el sistema de notificación.

3.3.2 Todo buque deberá enviar un informe completo con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 3.2.2 inmediatamente después de cruzar el límite para salir del sistema de notificación.

3.3.3 Asimismo, deberán enviarse notificaciones cada vez que se produzca un cambio en el estado o las condiciones de navegación, en particular en lo relativo al apartado Q del formato de notificación.

3.4 Autoridad a la que deben enviarse las notificaciones

3.4.1 La autoridad en tierra será la *Communication Area Master Station Pacific* (CAMSPAC) (estación maestra de comunicaciones de la zona del Pacífico) del Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos. Antes de la implantación del sistema se facilitará mediante avisos a los navegantes una dirección de correo electrónico que pueda utilizarse a través de INMARSAT- para las notificaciones de los buques de arqueo bruto igual o superior a 300. En caso de emergencia se invitará a los buques a ponerse en contacto con la estación de comunicaciones del 14º del Servicio de Guardacostas. Los buques que no puedan enviar sus notificaciones a través de INMARSAT-C deberán hacerlo a la siguiente dirección: nwhi.notification@noaa.gov.

4 INFORMACIÓN QUE SE HA DE FACILITAR A LOS BUQUES PARTICIPANTES Y PROCEDIMIENTOS QUE SE HAN DE SEGUIR

4.1 La autoridad en tierra del sistema CORAL SHIPREP emitirá alertas críticas e información sobre situaciones concretas y urgentes, así como otra información que pueda afectar a la seguridad de la navegación en las zonas a evitar adoptadas por la OMI y en la zona marina especialmente sensible del "Monumento marino nacional de Papahānaumokuākea", y recordará a los buques la existencia de las zonas a evitar adoptadas por la OMI al igual que la necesidad de navegar con suma precaución a través de la zona marina especialmente sensible.⁴

4.2 Los radioavisos náuticos y las emisiones de emergencia se transmitirán en forma de mensajes NAVTEX o se dirigirán específicamente a los buques equipados con SMSSM que utilicen INMARSAT-C.

5 MÉTODOS DE COMUNICACIÓN REQUERIDOS PARA EL SISTEMA, FRECUENCIAS EN QUE SE HAN DE TRANSMITIR LAS NOTIFICACIONES

5.1 Este sistema utilizará INMARSAT-C y correo electrónico, y los buques provistos de estos equipos deberán enviar sus notificaciones a través de INMARSAT-C.

5.2 En caso de emergencia, los buques deberán llamar al 14º Distrito del Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos, al número 001-808-541-2500 para solicitar respuesta y asistencia.

5.3 Los buques que no puedan comunicarse a través de INMARSAT-C deberán enviar sus notificaciones antes, durante o después de atravesar la zona de notificación a: nwhi.notification@noaa.gov.

5.4 Se mantendrá la confidencialidad de la información comercial delicada, la cual deberá transmitirse antes de entrar en el sistema de notificación. Dicha información podrá enviarse a nwhi.notification@noaa.gov.

5.5 El idioma que deberá emplearse para las notificaciones al sistema será el inglés y se utilizarán las Frases normalizadas de la OMI para las comunicaciones marítimas, en caso necesario.

5.6 Las comunicaciones asociadas al sistema CORAL SHIPREP serán gratuitas para los buques en cuestión, de conformidad con la regla 11 del capítulo V del Convenio SOLAS.

6 REGLAMENTACIÓN VIGENTE EN LA ZONA DE COBERTURA DEL SISTEMA

6.1 Medidas internacionales

6.1.1 Los Estados Unidos han adoptado las medidas necesarias para aplicar los convenios internacionales en los que son Parte.

⁴ En espera de la decisión definitiva que adopte el MEPC 57 sobre la designación de la ZMES.

6.1.2 Reconociendo la fragilidad del medio ambiente en esta zona y los posibles peligros que presenta para la navegación, la OMI ha adoptado varias zonas a evitar para proteger las islas del noroeste de Hawai y ha otorgado a esta zona la designación de zona marina especialmente sensible, en la que los navegantes deben proceder con suma precaución.

6.1.3 Los Estados Unidos aplican su legislación de conformidad con el derecho internacional, que contempla derechos de navegación con arreglo al derecho internacional consuetudinario recogido en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. No se aplicarán ni impondrán restricciones a los buques con pabellón extranjero, excepto las contempladas en dicha legislación.

6.2 Medidas nacionales

6.2.1 Los Estados Unidos han adoptado un gran número de medidas para garantizar la seguridad marítima, proteger el frágil medio ambiente y los recursos culturales y las zonas de gran importancia cultural de la población indígena en las NWHI. Esta zona ha sido objeto de una serie de medidas de protección incluida la proclamación de esta zona como Monumento marino nacional de las islas del noroeste de Hawai (designado posteriormente Monumento marino nacional de Papahānaumokuākea) en reconocimiento de su fragilidad, para proteger las numerosas especies de coral, peces, aves, mamíferos marinos y otras especies vegetales y animales, incluida la foca monje hawaiana, en peligro de extinción, la amenazada tortuga verde marina y las tortugas de carey y baula en peligro, así como para proteger el patrimonio histórico y arqueológico, que incluye recursos culturales y zonas de gran importancia cultural para la población indígena.

6.2.2 Las reglas en esta zona, entre otras cosas, prohíben extraer, procesar, dañar o perturbar los recursos; alterar el fondo marino, anclar o abandonar un buque y estar en posesión de aparejos de pesca, a menos que éstos estén estibados. Todas estas actividades pueden permitirse mediante la expedición de permisos; sin embargo, no pueden expedirse permisos para actividades como la liberación de una especie foránea. Determinadas actividades, tales como descargar o depositar dentro del monumento o fuera del mismo materiales que puedan causar daños posteriormente a los recursos, excepto las descargas derivadas del uso de buques, como efluentes sanitarios marinos autorizados, agua de refrigeración o gases de escape de motores. Los Estados Unidos regulan estrictamente la entrada en el monumento y exigen a los buques sometidos a la jurisdicción de los Estados Unidos el uso obligatorio de sistemas de vigilancia del tráfico marítimo en aquellos buques autorizados a entrar en el monumento por motivos específicos.

7 INSTALACIONES EN TIERRA DE APOYO PARA EL FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA

7.1 La autoridad en tierra será la *Communications Area Master Station Pacific* (CAMSPAC) (estación maestra de comunicaciones de la zona del Pacífico) del Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos. La CAMSPAC presta servicios de comunicación de socorro marítimo y emite comunicados sobre seguridad y meteorología a navegantes comerciales y recreativos, y también presta servicios de comunicaciones seguras por voz y de transmisión de mensajes grabados a todos los botes, aeronaves y unidades de tierra del Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos. Asimismo, la CAMSPAC es uno de los centros de Operaciones de Continuidad de la Zona del Pacífico del Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos (PACAREA). La CAMSPAC presta servicios de comunicaciones de emergencia y entre organismos para los

coordinadores en caso de accidente mediante un centro móvil de comunicaciones de última generación. La CAMSPAC es la autoridad operacional al mando del Sistema de Comunicaciones de la Zona del Pacífico del Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos, formada por estaciones de comunicaciones situadas en Honolulu (Hawaii), Kodiak (Alaska) e instalaciones remotas en Guam. La CAMSPAC cuenta con una plantilla de personal de aproximadamente 150 personas.

7.2 El sistema CORAL SHIPREP utilizará el equipo de comunicaciones de INMARSAT-C. Un servidor informático gestiona y clasifica las notificaciones entrantes y envía los mensajes de respuesta. Las notificaciones entrantes son mensajes de texto que llegan por correo electrónico a través de Internet o por télex. Cuando el servidor del sistema de notificación recibe una notificación, envía al buque un mensaje específico de respuesta. Los coordinadores de zona supervisarán y actualizarán la información contenida en el servidor para incluirla en el mensaje saliente.

8 OTROS MEDIOS DE COMUNICACIÓN DISPONIBLES EN CASO DE FALLO DE LAS INSTALACIONES DE LA AUTORIDAD EN TIERRA

8.1 Se podrán utilizar mensajes NAVTEX para informar a los navegantes de que el sistema ha sufrido un fallo temporal y facilitarles la información básica necesaria para navegar con seguridad a través de esta zona.

8.2 En el caso de los buques que envíen sus notificaciones a través de INMARSAT-C se utilizará el protocolo normalizado que se emplea actualmente para dichos sistemas para reenviar las comunicaciones entrantes y salientes a través de una dirección alternativa, y se espera que con ello se reducirá el tiempo de parada del sistema, aunque puede producirse un breve retraso.

9 MEDIDAS EN CASO DE QUE UN BUQUE NO CUMPLA LAS PRESCRIPCIONES DEL SISTEMA

9.1.1 Se emplearán todos los medios disponibles para fomentar y promover la plena participación de los buques a los que se recomienda presentar notificaciones.

9.1.2 Si un buque que tiene la obligación de enviar notificaciones no lo hace y puede identificarse sin lugar a dudas, se adoptarán las medidas adecuadas, incluso en colaboración con el Estado de pabellón, de conformidad con el derecho internacional consuetudinario contemplado en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982.

APÉNDICE

COORDENADAS GEOGRÁFICAS

SISTEMA DE NOTIFICACIÓN PARA BUQUES

(Cartas de referencia: Estados Unidos 19016, edición de 2007; 19019, edición de 2007; 19022, edición de 2007. Estas cartas han sido levantadas utilizando el dátum del sistema geodésico mundial de 1984 y en el dátum astronómico.)

1 Límite exterior

Punto	LATITUD	LONGITUD
1	29°25',47 N	178°16',97 W
2	28°43',73 N	175°13',84 W
3	27°00',77 N	173°25',78 W
4	26°44',91 N	171°28',07 W
5	26°24',23 N	170°20',59 W
6	25°56',43 N	167°32',10 W
7	24°50',20 N	165°58',69 W
8	24°05',52 N	161°56',86 W
9	24°05',29 N	161°56',62 W
10	24°04',37 N	161°51',53 W
11	24°03',44 N	161°46',45 W
12	24°02',41 N	161°41',39 W
13	24°01',31 N	161°36',35 W
14	23°59',68 N	161°31',55 W
15	23°57',85 N	161°26',85 W
16	23°55',54 N	161°22',31 W
17	23°52',96 N	161°17',92 W
18	23°50',12 N	161°13',72 W
19	23°46',94 N	161°10',08 W
20	23°43',49 N	161°06',47 W
21	23°39',71 N	161°03',09 W
22	23°35',72 N	161°00',14 W
23	23°31',59 N	160°57',46 W
24	23°27',32 N	160°55',23 W
25	23°22',74 N	160°53',71 W
26	23°18',29 N	160°52',17 W
27	23°13',57 N	160°51',04 W
28	23°08',68 N	160°50',46 W
29	23°03',70 N	160°50',17 W
30	22°58',67 N	160°50',35 W
31	22°53',84 N	160°51',04 W
32	22°49',11 N	160°52',20 W
33	22°44',46 N	160°53',56 W
34	22°40',03 N	160°55',52 W
35	22°35',73 N	160°57',68 W
36	22°31',54 N	161°00',25 W
37	22°27',57 N	161°03',23 W

Punto	LATITUD	LONGITUD
38	22°23',76 N	161°06',64 W
39	22°20',24 N	161°10',23 W
40	22°17',02 N	161°14',13 W
41	22°14',04 N	161°18',34 W
42	22°11',35 N	161°22',80 W
43	22°09',19 N	161°27',45 W
44	22°07',29 N	161°32',11 W
45	22°05',87 N	161°36',94 W
46	22°04',62 N	161°41',89 W
47	22°03',94 N	161°47',09 W
48	22°03',41 N	161°52',36 W
49	22°03',41 N	161°57',51 W
50	22°03',82 N	162°02',83 W
51	22°04',49 N	162°08',04 W
52	22°05',43 N	162°13',12 W
53	22°05',97 N	162°16',41 W
54	22°06',29 N	162°16',85 W
55	22°34',57 N	164°47',27 W
56	22°47',60 N	166°38',23 W
57	24°03',82 N	168°27',91 W
58	24°25',76 N	170°45',39 W
59	24°46',54 N	171°53',03 W
60	25°07',60 N	174°28',71 W
61	27°05',82 N	176°35',51 W
62	27°27',32 N	178°38',66 W
63	27°28',93 N	178°43',56 W
64	27°30',64 N	178°48',40 W
65	27°32',74 N	178°52',96 W
66	27°35',06 N	178°57',30 W
67	27°37',89 N	179°01',49 W
68	27°40',90 N	179°05',60 W
69	27°44',17 N	179°09',41 W
70	27°47',74 N	179°12',85 W
71	27°51',45 N	179°16',00 W
72	27°55',32 N	179°18',82 W
73	27°59',33 N	179°21',13 W
74	28°03',49 N	179°23',15 W
75	28°07',82 N	179°24',76 W
76	28°12',31 N	179°26',18 W
77	28°16',95 N	179°27',05 W
78	28°21',61 N	179°27',63 W
79	28°26',18 N	179°27',77 W
80	28°30',87 N	179°27',48 W
81	28°35',61 N	179°26',95 W
82	28°40',09 N	179°25',75 W
83	28°44',46 N	179°24',31 W
84	28°48',70 N	179°22',50 W
85	28°52',81 N	179°20',43 W
86	28°56',71 N	179°17',77 W
87	29°00',58 N	179°14',92 W

Punto	LATITUD	LONGITUD
88	29°04',18 N	179°11',69 W
89	29°07',62 N	179°08',20 W
90	29°10',86 N	179°04',37 W
91	29°13',76 N	179°00',21 W
92	29°16',24 N	178°55',78 W
93	29°18',51 N	178°51',26 W
94	29°20',45 N	178°46',50 W
95	29°22',26 N	178°41',67 W
96	29°23',52 N	178°36',64 W
97	29°24',53 N	178°31',54 W
98	29°25',16 N	178°26',31 W
99	29°25',42 N	178°20',92 W
100	29°25',29 N	178°16',70 W

2 Límite interior alrededor del atolón Kure, el atolón Midway y el atolón Pearl y Hermes

Punto	LATITUD	LONGITUD
1	27°14',76 N	176°29',87 W
2	27°24',95 N	177°33',31 W
3	27°35',87 N	178°29',90 W
4	27°36',64 N	178°33',93 W
5	27°37',53 N	178°37',32 W
6	27°38',60 N	178°40',65 W
7	27°39',85 N	178°43',90 W
8	27°41',28 N	178°47',05 W
9	27°42',89 N	178°50',10 W
10	27°44',66 N	178°53',03 W
11	27°46',59 N	178°55',83 W
12	27°48',67 N	178°58',49 W
13	27°50',89 N	179°01',00 W
14	27°53',22 N	179°03',39 W
15	27°55',69 N	179°05',61 W
16	27°58',29 N	179°07',61 W
17	28°01',01 N	179°09',47 W
18	28°03',81 N	179°11',10 W
19	28°06',71 N	179°12',53 W
20	28°09',67 N	179°13',75 W
21	28°12',70 N	179°14',75 W
22	28°15',78 N	179°15',54 W
23	28°18',91 N	179°16',11 W
24	28°22',04 N	179°16',45 W
25	28°24',72 N	179°16',56 W
26	28°25',20 N	179°16',57 W
27	28°25',81 N	179°16',56 W
28	28°28',35 N	179°16',44 W
29	28°31',49 N	179°16',10 W

Punto	LATITUD	LONGITUD
30	28°34',61 N	179°15',54 W
31	28°37',69 N	179°14',75 W
32	28°40',71 N	179°13',74 W
33	28°43',68 N	179°12',54 W
34	28°46',58 N	179°11',13 W
35	28°49',39 N	179°09',52 W
36	28°52',11 N	179°07',70 W
37	28°54',72 N	179°05',70 W
38	28°57',21 N	179°03',51 W
39	28°59',58 N	179°01',15 W
40	29°01',81 N	178°58',62 W
41	29°03',90 N	178°55',93 W
42	29°05',83 N	178°53',10 W
43	29°07',60 N	178°50',13 W
44	29°09',21 N	178°47',04 W
45	29°10',64 N	178°43',84 W
46	29°11',89 N	178°40',54 W
47	29°12',95 N	178°37',16 W
48	29°13',82 N	178°33',71 W
49	29°14',50 N	178°30',21 W
50	29°14',99 N	178°26',66 W
51	29°15',28 N	178°23',08 W
52	29°15',36 N	178°19',49 W
53	29°15',25 N	178°15',90 W
54	29°14',94 N	178°12',32 W
55	29°14',43 N	178°08',78 W
56	29°03',47 N	177°12',07 W
57	29°02',55 N	177°07',29 W
58	28°38',96 N	175°35',47 W
59	28°38',67 N	175°34',35 W
60	28°34',91 N	175°19',74 W
61	28°26',24 N	175°10',65 W
62	28°24',61 N	175°08',95 W
63	28°24',53 N	175°09',04 W
64	28°20',09 N	175°04',91 W
65	28°16',05 N	175°01',92 W
66	28°11',78 N	174°59',33 W
67	28°07',29 N	174°57',23 W
68	28°02',63 N	174°55',68 W
69	27°57',84 N	174°54',62 W
70	27°53',01 N	174°54',05 W
71	27°48',12 N	174°54',05 W
72	27°43',28 N	174°54',62 W
73	27°38',48 N	174°55',71 W
74	27°33',81 N	174°57',32 W
75	27°29',30 N	174°59',43 W

Punto	LATITUD	LONGITUD
76	27°25',00 N	175°02',03 W
77	27°20',93 N	175°05',07 W
78	27°17',18 N	175°08',59 W
79	27°13',73 N	175°12',47 W
80	27°10',59 N	175°16',67 W
81	27°07',88 N	175°21',25 W
82	27°05',57 N	175°26',09 W
83	27°03',66 N	175°31',15 W
84	27°02',22 N	175°36',40 W
85	27°01',29 N	175°41',78 W
86	27°00',73 N	175°47',22 W
87	27°00',68 N	175°52',74 W
88	27°01',09 N	175°58',16 W
89	27°01',99 N	176°03',53 W
90	27°03',34 N	176°08',81 W
91	27°05',12 N	176°13',91 W
92	27°07',37 N	176°18',79 W
93	27°09',98 N	176°23',40 W
94	27°13',02 N	176°27',74 W
95	27°13',77 N	176°28',70 W

3 Límite interior alrededor de la isla Lisianski, la isla Laysan, el arrecife Maro y el banco de Raita

Punto	LATITUD	LONGITUD
1	26°50',89 N	173°30',79 W
2	26°36',00 N	171°37',70 W
3	26°35',49 N	171°33',84 W
4	26°35',10 N	171°30',84 W
5	26°34',07 N	171°27',50 W
6	26°33',35 N	171°25',16 W
7	26°14',26 N	170°23',04 W
8	26°08',69 N	169°48',96 W
9	26°08',36 N	169°49',03 W
10	26°07',62 N	169°45',83 W
11	26°06',03 N	169°40',57 W
12	26°03',97 N	169°35',64 W
13	26°01',51 N	169°30',91 W
14	25°58',65 N	169°26',45 W
15	25°55',32 N	169°22',34 W
16	25°51',67 N	169°18',60 W
17	25°47',78 N	169°15',19 W
18	25°43',54 N	169°12',34 W
19	25°39',05 N	169°09',93 W
20	25°34',37 N	169°08',08 W
21	25°29',54 N	169°06',76 W
22	25°24',61 N	169°05',93 W
23	25°19',63 N	169°05',64 W

Punto	LATITUD	LONGITUD
24	25°14',65 N	169°05',93 W
25	25°09',69 N	169°06',66 W
26	25°04',85 N	169°08',02 W
27	25°00',17 N	169°09',96 W
28	24°55',66 N	169°12',35 W
29	24°51',35 N	169°15',14 W
30	24°47',37 N	169°18',48 W
31	24°43',69 N	169°22',22 W
32	24°40',34 N	169°26',31 W
33	24°37',42 N	169°30',78 W
34	24°35',00 N	169°35',64 W
35	24°33',02 N	169°40',66 W
36	24°31',34 N	169°45',88 W
37	24°30',31 N	169°51',08 W
38	24°29',68 N	169°56',53 W
39	24°29',56 N	170°01',81 W
40	24°29',61 N	170°04',57 W
41	24°35',77 N	170°44',39 W
42	24°36',29 N	170°47',58 W
43	24°37',18 N	170°50',37 W
44	24°37',76 N	170°52',17 W
45	24°56',23 N	171°50',19 W
46	25°16',61 N	174°24',84 W
47	25°29',56 N	174°38',45 W
48	25°33',28 N	174°42',03 W
49	25°37',33 N	174°45',20 W
50	25°41',68 N	174°47',84 W
51	25°46',23 N	174°50',05 W
52	25°50',93 N	174°51',77 W
53	25°55',80 N	174°52',91 W
54	26°00',71 N	174°53',47 W
55	26°05',67 N	174°53',61 W
56	26°10',59 N	174°53',07 W
57	26°15',46 N	174°52',08 W
58	26°20',20 N	174°50',57 W
59	26°24',75 N	174°48',44 W
60	26°29',15 N	174°45',94 W
61	26°33',26 N	174°42',96 W
62	26°37',11 N	174°39',49 W
63	26°40',60 N	174°35',63 W
64	26°43',75 N	174°31',43 W
65	26°46',49 N	174°26',87 W
66	26°48',90 N	174°22',09 W
67	26°50',79 N	174°17',03 W
68	26°52',20 N	174°11',79 W

Punto	LATITUD	LONGITUD
69	26°53',21 N	174°06',43 W
70	26°53',74 N	174°00',98 W
71	26°53',74 N	173°55',48 W
72	26°53',29 N	173°50',02 W
73	26°52',56 N	173°44',58 W
74	26°51',85 N	173°39',14 W
75	26°51',13 N	173°33',69 W
76	26°50',75 N	173°30',87 W

4 Límite interior alrededor de los Gardner Pinnacles, los bajos French Frigate y la isla Necker

Punto	LATITUD	LONGITUD
1	25°49',64 N	167°52',66 W
2	25°49',70 N	167°52',65 W
3	25°48',99 N	167°48',35 W
4	25°47',09 N	167°36',72 W
5	25°39',84 N	167°26',48 W
6	25°35',10 N	167°19',79 W
7	25°10',43 N	166°45',00 W
8	24°40',91 N	166°03',36 W
9	24°35',64 N	165°34',99 W
10	24°23',78 N	164°31',12 W
11	24°23',59 N	164°31',14 W
12	24°23',31 N	164°29',74 W
13	24°21',85 N	164°24',52 W
14	24°20',10 N	164°19',39 W
15	24°17',75 N	164°14',56 W
16	24°14',99 N	164°09',97 W
17	24°11',86 N	164°05',69 W
18	24°08',30 N	164°01',80 W
19	24°04',48 N	163°58',23 W
20	24°00',27 N	163°55',22 W
21	23°55',85 N	163°52',59 W
22	23°51',17 N	163°50',56 W
23	23°46',33 N	163°48',98 W
24	23°41',37 N	163°47',99 W
25	23°36',34 N	163°47',56 W
26	23°31',27 N	163°47',60 W
27	23°26',27 N	163°48',28 W
28	23°21',34 N	163°49',50 W
29	23°16',53 N	163°51',14 W
30	23°11',96 N	163°53',47 W
31	23°07',54 N	163°56',15 W
32	23°03',46 N	163°59',38 W
33	22°59',65 N	164°03',01 W
34	22°56',27 N	164°07',10 W
35	22°53',22 N	164°11',49 W
36	22°50',60 N	164°16',18 W

Punto	LATITUD	LONGITUD
37	22°48',48 N	164°21',16 W
38	22°46',73 N	164°26',28 W
39	22°45',49 N	164°31',60 W
40	22°44',83 N	164°37',03 W
41	22°44',65 N	164°42',51 W
42	22°44',92 N	164°47',99 W
43	22°45',11 N	164°49',52 W
44	22°45',39 N	164°51',48 W
45	22°45',17 N	164°51',53 W
46	22°50',26 N	165°34',99 W
47	22°55',50 N	166°19',63 W
48	22°55',93 N	166°23',32 W
49	22°57',41 N	166°36',00 W
50	23°03',75 N	166°45',00 W
51	23°05',48 N	166°47',45 W
52	24°12',70 N	168°22',86 W
53	24°12',88 N	168°22',78 W
54	24°16',05 N	168°27',28 W
55	24°19',15 N	168°31',66 W
56	24°22',27 N	168°35',95 W
57	24°25',71 N	168°39',94 W
58	24°29',51 N	168°43',55 W
59	24°33',67 N	168°46',63 W
60	24°38',06 N	168°49',29 W
61	24°42',68 N	168°51',46 W
62	24°47',45 N	168°53',12 W
63	24°52',34 N	168°54',28 W
64	24°57',32 N	168°54',82 W
65	25°02',32 N	168°54',95 W
66	25°07',30 N	168°54',43 W
67	25°12',19 N	168°53',32 W
68	25°16',99 N	168°51',76 W
69	25°21',57 N	168°49',60 W
70	25°25',94 N	168°46',93 W
71	25°30',09 N	168°43',86 W
72	25°33',89 N	168°40',42 W
73	25°37',37 N	168°36',52 W
74	25°40',49 N	168°32',24 W
75	25°43',24 N	168°27',68 W
76	25°45',57 N	168°22',82 W
77	25°47',43 N	168°17',76 W
78	25°48',79 N	168°12',47 W
79	25°49',72 N	168°07',09 W
80	25°50',11 N	168°01',62 W
81	25°50',18 N	168°00',09 W

5 Límite interior alrededor de la isla Nihoa

Punto	LATITUD	LONGITUD
1	23°52',82 N	161°44',54 W
2	23°52',10 N	161°41',20 W
3	23°51',18 N	161°37',92 W
4	23°50',08 N	161°34',71 W
5	23°48',79 N	161°31',58 W
6	23°47',33 N	161°28',55 W
7	23°45',69 N	161°25',62 W
8	23°43',88 N	161°22',81 W
9	23°41',92 N	161°20',13 W
10	23°39',80 N	161°17',60 W
11	23°37',54 N	161°15',21 W
12	23°35',14 N	161°12',99 W
13	23°32',62 N	161°10',93 W
14	23°29',99 N	161°09',05 W
15	23°27',25 N	161°07',35 W
16	23°24',42 N	161°05',85 W
17	23°21',51 N	161°04',54 W
18	23°18',52 N	161°03',43 W
19	23°15',48 N	161°02',53 W
20	23°12',39 N	161°01',84 W
21	23°09',27 N	161°01',35 W
22	23°06',13 N	161°01',09 W
23	23°02',97 N	161°01',03 W
24	22°59',82 N	161°01',19 W
25	22°56',69 N	161°01',57 W
26	22°53',58 N	161°02',15 W
27	22°50',51 N	161°02',95 W
28	22°47',50 N	161°03',95 W
29	22°44',55 N	161°05',15 W
30	22°41',67 N	161°06',54 W
31	22°38',88 N	161°08',13 W
32	22°36',19 N	161°09',90 W
33	22°33',61 N	161°11',85 W
34	22°31',14 N	161°13',97 W
35	22°28',81 N	161°16',25 W
36	22°26',61 N	161°18',69 W
37	22°24',56 N	161°21',26 W
38	22°22',66 N	161°23',97 W
39	22°20',92 N	161°26',80 W
40	22°19',35 N	161°29',74 W
41	22°17',95 N	161°32',78 W
42	22°16',73 N	161°35',90 W
43	22°15',70 N	161°39',10 W
44	22°14',85 N	161°42',37 W
45	22°14',20 N	161°45',68 W
46	22°13',73 N	161°49',03 W
47	22°13',47 N	161°52',41 W
48	22°13',40 N	161°55',80 W
49	22°13',53 N	161°59',18 W
50	22°13',85 N	162°02',55 W
51	22°14',31 N	162°05',45 W
52	22°14',37 N	162°05',89 W
53	22°14',59 N	162°06',88 W

Punto	LATITUD	LONGITUD
54	22°15',87 N	162°12',18 W
55	22°17',70 N	162°17',31 W
56	22°19',97 N	162°22',20 W
57	22°22',73 N	162°26',84 W
58	22°25',88 N	162°31',15 W
59	22°29',41 N	162°35',09 W
60	22°33',28 N	162°38',61 W
61	22°37',47 N	162°41',72 W
62	22°41',93 N	162°44',34 W
63	22°46',63 N	162°46',47 W
64	22°51',48 N	162°48',05 W
65	22°56',46 N	162°49',09 W
66	23°01',50 N	162°49',58 W
67	23°06',58 N	162°49',49 W
68	23°11',61 N	162°48',89 W
69	23°16',57 N	162°47',70 W
70	23°21',36 N	162°45',98 W
71	23°26',02 N	162°43',75 W
72	23°30',40 N	162°41',01 W
73	23°34',51 N	162°37',83 W
74	23°38',26 N	162°34',18 W
75	23°41',69 N	162°30',18 W
76	23°44',72 N	162°25',79 W
77	23°47',36 N	162°21',11 W
78	23°49',55 N	162°16',16 W
79	23°51',24 N	162°10',99 W
80	23°52',44 N	162°05',63 W
81	23°53',14 N	162°00',25 W
82	23°53',36 N	161°54',75 W
83	23°53',09 N	161°49',28 W
84	23°52',82 N	161°47',09 W
85	23°52',39 N	161°44',67 W

ANEXO 13**RESOLUCIÓN MEPC.172(57)
Adoptada el 4 de abril de 2008****DETERMINACIÓN DE LA FECHA EN QUE SURTIRÁ EFECTO LA REGLA 5 1) a)
DEL ANEXO V DEL CONVENIO MARPOL CON RESPECTO A LA
ZONA ESPECIAL DEL MAR MEDITERRÁNEO**

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

TOMANDO NOTA de la regla 5 1) a) del Anexo V del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78), que define la zona del mar Mediterráneo como zona especial de conformidad con dicho Anexo,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de la definición de zona especial en virtud del Anexo V del Convenio MARPOL, a saber, cualquier extensión de mar en la que, por razones técnicas reconocidas en relación con sus condiciones oceanográficas y ecológicas y el carácter particular de su tráfico marítimo, se hace necesario adoptar procedimientos especiales obligatorios para prevenir la contaminación del mar por las basuras,

TOMANDO NOTA ADEMÁS de la información facilitada al MEPC 57 por Albania, Argelia, Chipre, Croacia, Egipto, Eslovenia, España, Francia, Grecia, Israel, Italia, Líbano, Malta, Marruecos Mónaco, Montenegro, Siria, Túnez y Turquía, que representan los Estados ribereños de la zona especial del mar Mediterráneo, en el sentido de que los principales puertos dentro de la zona especial cuentan con instalaciones de recepción adecuadas, de conformidad con lo dispuesto en la regla 5 4) a) del Anexo V del Convenio MARPOL,

HABIENDO EXAMINADO la cuestión de determinar la fecha en que surtirán efecto las prescripciones relativas a las descargas de la regla 5 1) a) del Anexo V del Convenio MARPOL con respecto a la zona especial del mar Mediterráneo,

1. DECIDE que las prescripciones relativas a las descargas para las zonas especiales que figuran en la regla 5 del Anexo V del Convenio MARPOL surtirán efecto el 1 de mayo de 2009, de conformidad con las prescripciones establecidas en la regla 5 4) b) del Anexo V del Convenio MARPOL;

2. ANIMA a los Gobiernos Miembros y a los grupos del sector a que cumplan inmediatamente y con carácter voluntario las prescripciones de la zona especial del mar Mediterráneo;
3. PIDE al Secretario General que, de conformidad con la regla 5 4) b) del Anexo V del Convenio MARPOL, notifique a todas las Partes en el Convenio MARPOL la decisión arriba mencionada, a más tardar el 30 de abril de 2008; y
4. PIDE ADEMÁS al Secretario General que informe a todos los Miembros de la Organización de la decisión arriba mencionada.

ANEXO 14

**PROGRAMA DE TRABAJO REVISADO DEL SUBCOMITÉ BLG
Y
ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL BLG 13**

PROPUESTA DE PROGRAMA DE TRABAJO REVISADO DEL SUBCOMITÉ BLG

Prioridad	Título y referencia a los principios estratégicos, las medidas de alto nivel y los resultados previstos para 2008-2009	Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
1	<p>Evaluación de los riesgos de los productos químicos desde el punto de vista de la seguridad y la contaminación, y preparación de las enmiendas consiguientes</p> <p><i>Principios estratégicos: 7.2 y 1.3</i> <i>Medidas de alto nivel: 7.2.2 y 1.3.3</i> <i>Resultados previstos: 7.2.2.1 y 1.3.3.1</i></p>	Indefinido	BLG 10/19, sección 3 BLG 11/16, sección 3
2	<p>Análisis de siniestros (coordinado por el Subcomité FSI)</p> <p><i>Principios estratégicos: 12</i> <i>Medidas de alto nivel: 12.1.2</i> <i>Resultados previstos: 12.1.2.1 a .2</i></p>	Indefinido	MSC 70/23, párrafos 9.17 y 20.4; MSC 80/24, párrafo 21.6; BLG 11/16, sección 12
3	<p>Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS</p> <p><i>Principios estratégicos: 1</i> <i>Medidas de alto nivel: 1.1.2</i> <i>Resultados previstos: 1.1.2.1</i></p>	Indefinido	MSC 78/26, párrafo 22.12; BLG 11/16, sección 11
A.1	<p>Aspectos de seguridad y medioambientales de las variantes de proyecto de buques tanque contempladas en la regla 19 del Anexo I del MARPOL</p> <p><i>Principios estratégicos: 7.2</i> <i>Medidas de alto nivel: 7.2.2</i> <i>Resultados previstos: 7.2.2.1</i></p>		BLG 3/18, párrafo 15.7
	.1 evaluación de las variantes de proyecto de buques tanque, si las hubiere (según sea necesario)	Indefinido	BLG 1/20, sección 16; BLG 4/18, párrafo 15.3

- Notas:**
- 1 "A" significa punto de alta prioridad y "B" significa punto de baja prioridad. No obstante, dentro de los grupos de alta y baja prioridad, los distintos puntos no aparecen en un orden de prioridad específico.
 - 2 Los puntos impresos en **negrita** se han seleccionado para el orden del día provisional del BLG 13.

Prioridad	Título y referencia a los principios estratégicos, las medidas de alto nivel y los resultados previstos para 2008-2009	Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
A.2	Elaboración de disposiciones para los buques con motores de gas (en colaboración con los Subcomités FP y DE) <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.2.1</i> <i>Resultados previstos: 5.2.1.1</i>	2009	MSC 78/26, párrafo 24.11; BLG 11/16, sección 6
A.3	Elaboración de directrices y otros documentos para la implantación uniforme del Convenio BWM 2004 <i>Principios estratégicos: 7.1</i> <i>Medidas de alto nivel: 7.1.2</i> <i>Resultados previstos: 7.1.2.2 a .5</i>	2010	MEPC 52/24, párrafo 2.21.6;
A.4	Aplicación de las prescripciones para el transporte de biocombustibles y mezclas que los contengan <i>Principios estratégicos: 7.2</i> <i>Medidas de alto nivel: 7.2.2</i> <i>Resultados previstos: 7.2.2.1</i>	2009	MEPC 55/23, párrafos 19.4 y 19.5;
A.5	Elaboración de medidas internacionales para reducir a un mínimo la transferencia de especies acuáticas invasoras debida a la contaminación biológica de los buques <i>Principios estratégicos: 7.1</i> <i>Medidas de alto nivel: 7.1.1</i> <i>Resultados previstos: –</i>	2010	MEPC 56/23 párrafo 19.12
A.6	Examen de la Recomendación relativa a las hojas informativas sobre la seguridad de los materiales para las cargas indicadas en el Anexo I del Convenio MARPOL y el fueloil para usos marinos <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.2.3</i> <i>Resultados previstos: 5.2.3.1</i>	2009	BLG 12/17, sección 12
A.7	Revisión del Código CIG (en colaboración con los Subcomités FP, DE, SLF y STW) <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.2.1</i> <i>Resultados previstos: –</i>	2010	MSC 83/28, párrafo 25.7

Prioridad	Título y referencia a los principios estratégicos, las medidas de alto nivel y los resultados previstos para 2008-2009	Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
A.8	<p>Prescripciones de seguridad aplicables a los buques para el transporte de pellets de hidrato de gas natural</p> <p><i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.2.1</i> <i>Resultados previstos: –</i></p>	2011	MSC 83/28, párrafo 25.6
A.9	<p>Examen de los instrumentos no obligatorios pertinentes como consecuencia de las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL y al Código Técnico sobre los NO_x</p> <p><i>Principios estratégicos: 7.3</i> <i>Medidas de alto nivel: 7.3.1</i> <i>Resultados previstos: 7.3.1.1</i></p>	2010	BLG 12/17, párrafo 6.88.9
A.10	<p>Enmiendas al Anexo I del MARPOL sobre la utilización y el transporte de hidrocarburos pesados en buques en la zona del Antártico</p> <p><i>Principios estratégicos: 7.2</i> <i>Medidas de alto nivel: 7.2.2</i> <i>Resultados previstos: ninguno de momento</i></p>	2010	BLG 12/17, párrafo 16.12

ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL BLG 13*

- Apertura del periodo de sesiones
- 1 Adopción del orden del día
 - 2 Decisiones de otros órganos de la OMI
 - 3 Evaluación de los riesgos de los productos químicos desde el punto de vista de la seguridad y la contaminación, y preparación de las enmiendas consiguientes
 - 4 Aplicación de las prescripciones para el transporte de biocombustibles y mezclas que los contengan
 - 5 Elaboración de directrices y otros documentos para la implantación uniforme del Convenio BWM 2004
 - 6 Elaboración de disposiciones para los buques con motores de gas
 - 7 Análisis de siniestros
 - 8 Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS
 - 9 Elaboración de medidas internacionales para reducir a un mínimo la transferencia de especies acuáticas invasoras debida a la contaminación biológica de los buques
 - 10 Examen de la Recomendación relativa a las hojas informativas sobre la seguridad de los materiales para las cargas indicadas en el Anexo I del Convenio MARPOL y el fueloil para usos marinos
 - 11 Revisión del Código CIG
 - 12 Prescripciones de seguridad aplicables a los buques para el transporte de pellets de hidrato de gas natural
 - 13 Examen de los instrumentos no obligatorios pertinentes como consecuencia de las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL y al Código Técnico sobre los NO_x
 - 14 Enmiendas al Anexo I del MARPOL sobre la utilización y el transporte de hidrocarburos pesados en buques en la zona del Antártico

* La numeración de los puntos del orden del día no indica necesariamente un orden de prioridad.

- 15 Programa de trabajo y orden del día del BLG 14
- 16 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2009
- 17 Otros asuntos
- 18 Informe para los Comités

ANEXO 15

**PROGRAMA DE TRABAJO REVISADO DEL SUBCOMITÉ FSI
Y
ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL FSI 16**

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
1	Informes obligatorios en virtud del MARPOL	Indefinido	MSC 70/23, párrafo 20.12.1; MEPC 56/23, párrafo 14.4; FSI 15/18, sección 4
2	Estadísticas e investigaciones de siniestros	Indefinido	MSC 68/23, párrafos 7.16 a 7.24; FSI 15/18, sección 6
3	Armonización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto	Indefinido	MSC 71/23, párrafo 20.16; MSC 80/24, párrafo 21.6; FSI 15/18, sección 7
4	Responsabilidades de los Gobiernos y medidas para fomentar el cumplimiento por el Estado de abanderamiento	Indefinido	MSC 68/23, párrafos 7.2 a 7.8; FSI 15/18, sección 3
5	Análisis detallado de las dificultades experimentadas en la implantación de los instrumentos de la OMI	Indefinido	MSC 69/22, párrafo 20.28; FSI 8/19, párrafo 4.3; FSI 15/18, sección 11
6	Examen de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC (resolución A.948(23))	Indefinido	MSC 72/23, párrafo 21.27; FSI 15/18, sección 12

Notas: 1 "A" significa "punto de alta prioridad" y "B" significa "punto de baja prioridad". No obstante, dentro de los grupos de alta y baja prioridad, los distintos puntos no aparecen en un orden de prioridad específico.

2 Los puntos impresos en negrita se han seleccionado para el orden del día provisional del FSI 16.

Programa de trabajo revisado del Subcomité FSI (continuación)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
7	Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS	Indefinido	MSC 78/26, párrafo 22.12; FSI 15/18, sección 13
8	Examen del Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI	Indefinido	MSC 83/28, Párrafo 25.27
A.1	Directrices para la supervisión por el Estado rector del puerto de las horas de trabajo de la gente de mar*	2009	MSC 70/23, párrafo 20.12.3; FSI 15/18, párrafo 10.5
A.2	Pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, e implantación de la resolución A.925(22)	2008	MSC 72/23, párrafo 21.28; FSI 10/17, sección 11; MSC 75/24, párrafos 13.11 y 22.25.3; FSI 15/18, sección 14
A.3	Elaboración de directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM 2004	2008	MEPC 52/24, párrafo 2.21.2; FSI 15/18, sección 9
A.4	Cuestiones relacionadas con las instalaciones portuarias de recepción	2010	MEPC 53/24, párrafo 9.7; FSI 15/18, sección 5
A.5	Código de conducta en caso de manifestaciones y campañas contra buques en alta mar (coordinado por el NAV)	dos periodos de sesiones	MSC 82/24, párrafo 21.26

ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL FSI 16*

- Apertura del periodo de sesiones
- 1 Adopción del orden del día
 - 2 Decisiones de otros órganos de la OMI
 - 3 Responsabilidades de los Gobiernos y medidas para fomentar el cumplimiento por el Estado de abanderamiento
 - 4 Informes obligatorios en virtud del MARPOL
 - 5 Cuestiones relacionadas con las instalaciones portuarias de recepción
 - 6 Estadísticas e investigaciones de siniestros
 - 7 Armonización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto
 - 8 Elaboración de directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM 2004
 - 9 Directrices para la supervisión por el Estado rector del puerto de las horas de trabajo de la gente de mar
 - 10 Análisis detallado de las dificultades experimentadas en la implantación de los instrumentos de la OMI
 - 11 Examen de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC (resolución A.948(23))
 - 12 Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS
 - 13 Pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, e implantación de la resolución A.925(22)
 - 14 Examen del Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI
 - 15 Programa de trabajo y orden del día del FSI 17
 - 16 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2009
 - 17 Otros asuntos
 - 18 Informe para los Comités

* La numeración de los puntos del orden del día no indica necesariamente un orden de prioridad.

ANEXO 16

**PUNTOS DE LOS PROGRAMAS DE TRABAJO DE LOS SUBCOMITÉS DSC, NAV
Y DE QUE GUARDAN RELACIÓN CON CUESTIONES AMBIENTALES**

**SUBCOMITÉ DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS, CARGAS SÓLIDAS Y
CONTENEDORES (DSC)**

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
2	Informes sobre sucesos en que intervengan mercancías peligrosas o contaminantes del mar transportados en bultos, ocurridos a bordo de los buques o en zonas portuarias	Indefinido	CDG 45/22, sección 11 y párrafo 20.2; DSC 11/19, sección 6
A.1	Enmienda (35-10) al Código IMDG y a sus suplementos	2009	DSC 3/15, párrafo 12.6; DSC 12/19, sección 3

SUBCOMITÉ DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN (NAV)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
1	Organización del tráfico marítimo, notificación para buques y cuestiones conexas	Indefinido	MSC 72/23, párrafos 10.69 a 10.71, 20.41 y 20.42; NAV 53/22, sección 3
A.10	Enmiendas a las Disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo	2008	MSC 82/24, párrafo 21.34

SUBCOMITÉ DE PROYECTO Y EQUIPO DEL BUQUE (DE)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
A.1	Enmiendas a la resolución A.744(18)	2008	DE 45/27, párrafos 7.18 y 7.19; DE 50/27, sección 3
B.3	Directrices sobre métodos equivalentes para reducir las emisiones de NO _x a bordo	dos periodos de sesiones	MEPC 41/20, párrafo 8.22.1; BLG 10/19, párrafo 12.3; MEPC 55/23, párrafo 19.9

ANEXO 17

**PUNTOS QUE PROCEDE INCLUIR EN LOS ÓRDENES
DEL DÍA DEL MEPC 58, MEPC 59 Y MEPC 60**

Nº	Punto	MEPC 58 octubre 2008	MEPC 59 julio 2009	MEPC 60 marzo 2010
1	Organismos acuáticos perjudiciales en el agua de lastre	Grupo de examen X	[Grupo de examen] X	X
2	Reciclaje de buques	Grupo de redacción X	X	X
3	<i>Prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques</i>	Grupo de trabajo X	[Grupo de trabajo] X	[Grupo de trabajo] X
4	Examen y adopción de enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento	Grupo de redacción X	[X]	[X]
5	Interpretaciones y enmiendas del Convenio MARPOL y de los instrumentos conexos	X	X	X
6	Implantación del Convenio de Cooperación, el Protocolo de Cooperación-SNPP y las resoluciones pertinentes de la Conferencia	X	X	X
7	Determinación y protección de zonas especiales y de zonas marinas especialmente sensibles	X	X	X
8	Insuficiencia de las instalaciones de recepción	X	X	X
9	Informes de los subcomités	X	X	X
10	Labor de otros órganos	X	X	X
11	Estado jurídico de los convenios	X	X	X

Nº	Punto	MEPC 58 octubre 2008	MEPC 59 julio 2009	MEPC 60 marzo 2010
12	Sistemas antiincrustantes perjudiciales para buques	X	X	X
13	Fomento de la implantación y ejecución del Convenio MARPOL y de los instrumentos conexos	X	X	X
14	Subprograma de cooperación técnica para la protección del medio marino	X	X	X
15	Influencia del factor humano	X	[Grupo de trabajo] X	X
16	Evaluación formal de la seguridad	X	[X]	[X]
17	Elaboración de un documento guía para reducir al mínimo el riesgo de colisión entre buques y cetáceos	X	X	X
18	Programa de trabajo del Comité y de sus órganos auxiliares	X	X	X
19	Aplicación de las Directrices de los Comités	X	[X]	[X]
20	Elección de Presidente y Vicepresidente	X	X	
21	Otros asuntos	X	X	X

ANEXO 18

**ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES SOBRE ORGANIZACIÓN Y MÉTODO
DE TRABAJO DEL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA Y EL
COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO
Y DE SUS ÓRGANOS AUXILIARES
(MSC-MEPC.1/CIRC.1)**

Las Directrices de los comités se enmiendan como sigue (el texto nuevo o enmendado aparece sombreado):

Grupos de trabajo

- 1 El párrafo 3.29 se sustituye por el siguiente:

"3.29 En principio, no debe haber subgrupos de un grupo de trabajo. No obstante, en el caso de que sea necesario establecer uno o varios subgrupos para facilitar la labor y aumentar su eficacia, los grupos de trabajo deberán acordar la constitución de los subgrupos por unanimidad y deberán examinar y aprobar los resultados de la labor de los subgrupos e incorporarlos en su informe. Si se constituyen subgrupos de un grupo de trabajo éstos deberán reunirse fuera de las horas normales de trabajo, a menos que el grupo de trabajo decida lo contrario en aras de la eficacia de su labor."

Grupos de trabajo interperiodos

- 2 El párrafo 3.46 se sustituye por el siguiente:

"3.46 A reserva de la aprobación del Consejo, podrán convocarse reuniones interperiodos de los grupos de trabajo sin servicio de interpretación. Las reuniones interperiodos sólo se deben convocar si se estima que son absolutamente esenciales y una vez que los Comités hayan considerado detenidamente su necesidad según cada caso, teniendo en cuenta el orden de prioridad y la urgencia de las cuestiones específicas que vayan a examinarse en dichas reuniones. Las reuniones interperiodos de dichos grupos deberán celebrarse en la sede de la OMI inmediatamente antes o después de un periodo de sesiones aprobado del órgano superior interesado. No se descartan otras posibilidades; sin embargo, no se debe concertar la celebración de reuniones interperiodos hasta que los Comités las hayan aprobado. Las reuniones de los grupos de trabajo interperiodos y los grupos técnicos no deben celebrarse al mismo tiempo que las reuniones de comités o subcomités."

Preparación de documentos

- 3 El subpárrafo .1 del párrafo 4.1 se sustituye por el siguiente (véase la Circular N° 2831):

".1 todos los documentos irán precedidos de un breve resumen preparado con el formato y la información que se señalan seguidamente. En los documentos -especialmente en las propuestas de nuevos puntos del programa de trabajo- deberán demostrarse, en la medida de lo posible, los vínculos con el Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel, incluyendo en el resumen que figura al principio de cada documento referencias a los correspondientes principios estratégicos, a las medidas de alto nivel y a los resultados previstos:

RESUMEN

- Sinopsis:** Esta descripción deberá ser breve, destacándose en ella el objetivo propuesto (una enmienda, una resolución de la Asamblea, una circular, información únicamente, etc.), así como si la propuesta tiene repercusiones financieras para el sector naviero o para el presupuesto de la OMI.
- Principios estratégicos:** Deberá hacerse referencia a uno o más principios estratégicos del Plan estratégico de la Organización (véase el anexo de la resolución A.989(25) o el anexo de la resolución A.990(25)).
- Medidas de alto nivel:** Deberá hacerse referencia a una o más medidas de alto nivel del Plan de acción de alto nivel de la Organización (véase el anexo de la resolución A.990(25)).
- Resultados previstos:** Deberá hacerse referencia a uno o más de los resultados previstos para 2008-2009 que figuran en el Plan de acción de alto nivel de la Organización (véase el anexo de la resolución A.990(25)). En el caso de que no haya ningún resultado previsto se incluirá el texto descriptivo pertinente.
- Medidas que han de adoptarse:** Deberá incluirse una referencia al párrafo del documento en el que se indiquen las medidas que hayan de adoptar los comités, órganos auxiliares, etc.
- Documentos conexos:** Deberán enumerarse otros documentos clave, en la medida en que el autor tenga conocimiento de ellos."

Presentación de documentos

- 4 El subpárrafo .3 del párrafo 4.10 se sustituye por el siguiente:
- "3 los documentos (incluidos los informativos) de más de seis páginas de texto (documentos voluminosos) deberán llegar a la Secretaría, a más tardar, 13 semanas antes de la apertura del periodo de sesiones del Comité pertinente o de sus órganos auxiliares. No obstante, la Secretaría podrá aceptar los documentos informativos voluminosos hasta 9 semanas antes de la reunión, si éstos se presentan en formato electrónico. Salvo los documentos informativos, que no se traducen, deberán estar disponibles en la sede de la OMI y en el sitio de los documentos de la OMI en la Red, en los tres idiomas de trabajo de la Organización, al menos 5 semanas antes de la apertura de dicho periodo de sesiones;"