



COMITÉ DE PROTECCIÓN
DEL MEDIO MARINO
59º periodo de sesiones
Punto 24 del orden del día

MEPC 59/24
27 julio 2009
Original: INGLÉS

**INFORME DEL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO
SOBRE SU 59º PERIODO DE SESIONES**

Sección	Párrafos	Página
1 INTRODUCCIÓN	1.1-1.7	6
2 ORGANISMOS ACUÁTICOS PERJUDICIALES EN EL AGUA DE LASTRE	2.1-2.51	9
3 RECICLAJE DE BUQUES	3.1-3.20	18
4 PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA OCASIONADA POR LOS BUQUES	4.1-4.139	24
5 EXAMEN Y ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LOS INSTRUMENTOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO	5.1-5.21	58
6 INTERPRETACIONES Y ENMIENDAS DEL CONVENIO MARPOL Y DE LOS INSTRUMENTOS CONEXOS	6.1-6.57	62
7 IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO DE COOPERACIÓN, EL PROTOCOLO DE COOPERACIÓN-SNPP Y LAS RESOLUCIONES PERTINENTES DE LA CONFERENCIA	7.1-7.20	73
8 DETERMINACIÓN Y PROTECCIÓN DE ZONAS ESPECIALES Y DE ZONAS MARINAS ESPECIALMENTE SENSIBLES	8.1-8.5	77
9 INSUFICIENCIA DE LAS INSTALACIONES DE RECEPCIÓN	9.1-9.8	78
10 INFORMES DE LOS SUBCOMITÉS	10.1-10.60	79
11 LABOR DE OTROS ÓRGANOS	11.1-11.26	90
12 ESTADO JURÍDICO DE LOS CONVENIOS	12.1-12.3	97

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.



EL CAMBIO CLIMÁTICO:
un desafío también para la OMI

Sección	Párrafos	Página
13 SISTEMAS ANTIINCRUSTANTES PERJUDICIALES PARA BUQUES	13.1-13.5	98
14 FOMENTO DE LA IMPLANTACIÓN Y EJECUCIÓN DEL CONVENIO MARPOL Y DE LOS INSTRUMENTOS CONEXOS	14.1-14.9	99
15 SUBPROGRAMA DE COOPERACIÓN TÉCNICA PARA LA PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO	15.1-15.7	100
16 INFLUENCIA DEL FACTOR HUMANO	16.1-16.37	103
17 EVALUACIÓN FORMAL DE LA SEGURIDAD	17.1-17.9	110
18 ELABORACIÓN DE UN DOCUMENTO GUÍA PARA REDUCIR AL MÍNIMO EL RIESGO DE COLISIÓN ENTRE BUQUES Y CETÁCEOS	18.1-18.9	112
19 RUIDO DEBIDO AL TRANSPORTE MARÍTIMO Y SUS EFECTOS ADVERSOS EN LA FAUNA MARINA	19.1-19.11	113
20 PROGRAMA DE TRABAJO DEL COMITÉ Y DE SUS ÓRGANOS AUXILIARES	20.1-20.30	116
21 APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DE LOS COMITÉS	21.1-21.12	120
22 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2010	22.1	123
23 OTROS ASUNTOS	23.1-23.12	123

LISTA DE ANEXOS

ANEXO 1	CÁLCULO DE LA CAPACIDAD DE RECICLAJE PARA SATISFACER LAS CONDICIONES DE ENTRADA EN VIGOR DEL CONVENIO INTERNACIONAL DE HONG KONG PARA EL RECICLAJE SEGURO Y AMBIENTALMENTE RACIONAL DE LOS BUQUES, 2009
ANEXO 2	DIRECTRICES PARA LA ELABORACIÓN DEL INVENTARIO DE MATERIALES POTENCIALMENTE PELIGROSOS
ANEXO 3	DECLARACIÓN DE LA INTERNACIONAL AMIGOS DE LA TIERRA SOBRE LA ADOPCIÓN DEL CONVENIO DE HONG KONG
ANEXO 4	DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DEL CANADÁ SOBRE LA PROPUESTA DE LA ZONA DE CONTROL DE LAS EMISIONES DE NORTEAMÉRICA Y LA RATIFICACIÓN DEL ANEXO VI DEL CONVENIO MARPOL POR EL CANADÁ

- ANEXO 5 RESOLUCIÓN MEPC.180(59) –ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS DE CONFORMIDAD CON EL SISTEMA ARMONIZADO DE RECONOCIMIENTOS Y CERTIFICACIÓN A LOS EFECTOS DEL ANEXO VI REVISADO DEL CONVENIO MARPOL
- ANEXO 6 RESOLUCIÓN MEPC.181(59) –DIRECTRICES SOBRE LA SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO EN VIRTUD DEL ANEXO VI REVISADO DEL CONVENIO MARPOL, 2009
- ANEXO 7 RESOLUCIÓN MEPC.182(59) –DIRECTRICES RELATIVAS AL MUESTREO DEL FUELOIL PARA DETERMINAR EL CUMPLIMIENTO DE LO DISPUESTO EN EL ANEXO VI REVISADO DEL CONVENIO MARPOL, 2009
- ANEXO 8 RESOLUCIÓN MEPC.183(59) – DIRECTRICES PARA LA VIGILANCIA DEL CONTENIDO MEDIO DE AZUFRE A ESCALA MUNDIAL DEL FUELOIL RESIDUAL SUMINISTRADO PARA USO A BORDO DE LOS BUQUES, 2009
- ANEXO 9 RESOLUCIÓN MEPC.184(59) – DIRECTRICES SOBRE LOS SISTEMAS DE LIMPIEZA DE LOS GASES DE ESCAPE, 2009
- ANEXO 10 RESOLUCIÓN MEPC.185(59) – DIRECTRICES PARA LA ELABORACIÓN DE UN PLAN DE GESTIÓN DE LOS COV
- ANEXO 11 PROYECTOS DE ENMIENDAS A LAS REGLAS 13 Y 14 DEL ANEXO VI REVISADO DEL CONVENIO MARPOL
- ANEXO 12 DECLARACION DEL SR. YVO DE BOER, SECRETARIO EJECUTIVO DE LA CONVENCION MARCO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL CAMBIO CLIMÁTICO
- ANEXO 13 DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE CHINA SOBRE CUESTIONES RELACIONADAS CON LOS GASES DE EFECTO INVERNADERO
- ANEXO 14 SEGUNDO ESTUDIO DE LA OMI SOBRE LOS GASES DE EFECTO INVERNADERO (2009)
- ANEXO 15 DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE AUSTRALIA SOBRE EL RESULTADO DE LAS ÚLTIMAS REUNIONES DE LA CMNUCC
- ANEXO 16 PLAN DE TRABAJO PARA SEGUIR EXAMINANDO LAS MEDIDAS DE MERCADO
- ANEXO 17 DIRECTRICES PROVISIONALES SOBRE EL MÉTODO DE CÁLCULO DEL ÍNDICE DE EFICIENCIA ENERGÉTICA DE PROYECTO PARA BUQUES NUEVOS
- ANEXO 18 DIRECTRICES PROVISIONALES SOBRE LA VERIFICACIÓN VOLUNTARIA DEL ÍNDICE DE EFICIENCIA ENERGÉTICA DE PROYECTO
- ANEXO 19 ORIENTACIONES SOBRE LA ELABORACIÓN DE UN PLAN DE GESTIÓN DE LA EFICIENCIA ENERGÉTICA DEL BUQUE

- ANEXO 20 DIRECTRICES RELATIVAS A LA UTILIZACIÓN VOLUNTARIA DEL INDICADOR OPERACIONAL DE LA EFICIENCIA ENERGÉTICA DEL BUQUE (EEOI)
- ANEXO 21 DECLARACIONES DE LOS OBSERVADORES DE LA UNIÓN INTERNACIONAL PARA LA CONSERVACIÓN DE LA NATURALEZA (UICN) Y LA INTERNACIONAL AMIGOS DE LA TIERRA SOBRE CUESTIONES RELACIONADAS CON LOS GASES DE EFECTO INVERNADERO
- ANEXO 22 RESOLUCIÓN MEPC.186(59) – ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973 (ADICIÓN DE UN NUEVO CAPÍTULO 8 DEL ANEXO I DEL CONVENIO MARPOL E INTRODUCCIÓN DE LAS ENMIENDAS CONSIGUIENTES EN EL MODELO B DEL SUPLEMENTO DEL CERTIFICADO IOPP)
- ANEXO 23 RESOLUCIÓN MEPC.187(59) – ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973 (ENMIENDAS A LAS REGLAS 1, 12, 13, 17 Y 38 DEL ANEXO I DEL CONVENIO MARPOL, AL SUPLEMENTO DEL CERTIFICADO IOPP Y A LAS PARTES I Y II DEL LIBRO REGISTRO DE HIDROCARBUROS)
- ANEXO 24 INTERPRETACIÓN UNIFICADA DE LA REGLA 23.7.3.2 (APTITUD PARA PREVENIR ESCAPES ACCIDENTALES DE HIDROCARBUROS) DEL ANEXO I DEL CONVENIO MARPOL
- ANEXO 25 PROGRAMA DE TRABAJO REVISADO DEL GRUPO TÉCNICO SOBRE EL CONVENIO DE COOPERACIÓN Y EL PROTOCOLO DE COOPERACIÓN-SNPP
- ANEXO 26 ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DE LA 10ª REUNIÓN DEL GRUPO TÉCNICO (TG 10)
- ANEXO 27 ENMIENDAS A LA RESOLUCIÓN MEPC.121(52) EN RELACIÓN CON LA ZONA MARINA ESPECIALMENTE SENSIBLE DE LAS AGUAS OCCIDENTALES DE EUROPA
- ANEXO 28 PROYECTO DE ENMIENDAS AL ANEXO I DEL CONVENIO MARPOL
- ANEXO 29 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.2)
- ANEXO 30 DIRECTRICES PARA LA IMPLANTACIÓN DEL CÓDIGO INTERNACIONAL DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD (CÓDIGO IGS) POR LAS ADMINISTRACIONES
- ANEXO 31 PROGRAMA DE TRABAJO REVISADO DEL SUBCOMITÉ BLG Y ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL BLG 14

- ANEXO 32 PROGRAMA DE TRABAJO REVISADO DEL SUBCOMITÉ FSI Y ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL FSI 18
- ANEXO 33 PROGRAMAS DE TRABAJO REVISADOS DE LOS SUBCOMITÉS DSC, NAV Y DE QUE GUARDAN RELACIÓN CON CUESTIONES AMBIENTALES
- ANEXO 34 PUNTOS QUE PROCEDE INCLUIR EN LOS ÓRDENES DEL DÍA DEL MEPC 60, MEPC 61 y MEPC 62
- ANEXO 35 OBSERVACIONES FINALES DEL SECRETARIO GENERAL AL TÉRMINO DEL MEPC 59

1 INTRODUCCIÓN

1.1 El Comité de Protección del Medio Marino celebró su 59º periodo de sesiones en la sede de la OMI del 13 al 17 de julio de 2009 bajo la presidencia del Sr. A. Chrysostomou (Chipre).

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

ALEMANIA	JAMAHIRIYA ÁRABE LIBIA
ANGOLA	JAMAICA
ANTIGUA Y BARBUDA	JAPÓN
ARABIA SAUDITA	KENYA
ARGELIA	LETONIA
ARGENTINA	LIBERIA
AUSTRALIA	LITUANIA
BAHAMAS	LUXEMBURGO
BANGLADESH	MALASIA
BARBADOS	MALTA
BÉLGICA	MARRUECOS
BELICE	MÉXICO
BOLIVIA	MÓNACO
BRASIL	MONTENEGRO
BULGARIA	NIGERIA
CAMERÚN	NORUEGA
CANADÁ	NUEVA ZELANDIA
CHILE	OMÁN
CHINA	PAÍSES BAJOS
CHIPRE	PANAMÁ
COSTA RICA	PAPUA NUEVA GUINEA
CROACIA	PERÚ
CUBA	POLONIA
DINAMARCA	PORTUGAL
ECUADOR	QATAR
EGIPTO	REINO UNIDO
ESPAÑA	REPÚBLICA ÁRABE SIRIA
ESTADOS UNIDOS	REPÚBLICA DE COREA
ESTONIA	REPÚBLICA POPULAR
FEDERACIÓN DE RUSIA	DEMOCRÁTICA DE COREA
FILIPINAS	RUMANIA
FINLANDIA	SAN KITTS Y NEVIS
FRANCIA	SAN VICENTE Y LAS GRANADINAS
GHANA	SINGAPUR
GRECIA	SOMALIA
GUINEA	SUDÁFRICA
HONDURAS	SUECIA
INDIA	SUIZA
INDONESIA	TAILANDIA
IRÁN (REPÚBLICA ISLÁMICA DEL)	TURQUÍA
IRLANDA	TUVALU
ISLAS COOK	UCRANIA
ISLAS MARSHALL	URUGUAY
ISRAEL	VANUATU
ITALIA	VENEZUELA (REPÚBLICA
	BOLIVARIANA DE)

los siguientes Miembros Asociados de la OMI:

HONG KONG (CHINA)
ISLAS FEROE

representantes de los siguientes organismos especializados de las Naciones Unidas:

ORGANISMO INTERNACIONAL DE ENERGÍA ATÓMICA (OIEA)
PROGRAMA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL MEDIO AMBIENTE
(PNUMA)/SECRETARÍA DEL CONVENIO DE BASILEA
ORGANIZACIÓN METEOROLÓGICA MUNDIAL (OMM)
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO (OIT)
ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LA AGRICULTURA Y LA
ALIMENTACIÓN (FAO)
CONVENCIÓN MARCO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL CAMBIO
CLIMÁTICO (CMNUCC)
CENTRO REGIONAL DE EMERGENCIA PARA LA LUCHA CONTRA LA
CONTAMINACIÓN EN EL MAR MEDITERRÁNEO (REMPEC)

observadores de las siguientes organizaciones intergubernamentales:

COMISIÓN EUROPEA (CE)
FONDOS INTERNACIONALES DE INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS DEBIDOS A LA
CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS (FIDAC)
ORGANIZACIÓN MARÍTIMA DEL ÁFRICA OCCIDENTAL Y CENTRAL (OMAOC)
LIGA DE ESTADOS ÁRABES
CONSEJO INTERNACIONAL PARA LA EXPLORACIÓN DEL MAR (CIEM)
ORGANIZACIÓN REGIONAL PARA LA PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO
(ROPME)
COMISIÓN PARA LA PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO EN EL ATLÁNTICO
NORDESTE (COMISIÓN OSPAR)
MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO DEL ÁFRICA OCCIDENTAL Y CENTRAL
SOBRE SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO (MEMORANDO
DE ENTENDIMIENTO DE ABUJA)
ORGANIZACIÓN REGIONAL PARA LA CONSERVACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE
DEL MAR ROJO Y DEL GOLFO DE ADÉN (PERSGA)
COMISIÓN BALLENERA INTERNACIONAL (CBI)

y observadores de las siguientes organizaciones no gubernamentales:

CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS)
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE NORMALIZACIÓN (ISO)
FEDERACIÓN NAVIERA INTERNACIONAL (ISF)
UNIÓN INTERNACIONAL DE SEGUROS DE TRANSPORTES (IUMI)
COMITÉ INTERNACIONAL RADIOMARÍTIMO (CIRM)
COMITÉ MARÍTIMO INTERNACIONAL (CMI)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PUERTOS (IAPH)
BIMCO
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN (IACS)
CONSEJO EUROPEO DE LA INDUSTRIA QUÍMICA (CEFIC)
FORO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE COMPAÑÍAS PETROLERAS (OCIMF)

ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PRÁCTICOS (IMPA)
INTERNACIONAL AMIGOS DE LA TIERRA (FOEI)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE CAPITANES DE BUQUE (IFSMA)
COMUNIDAD DE ASOCIACIONES DE ASTILLEROS EUROPEOS (CESA)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES INDEPENDIENTES DE PETROLEROS (INTERTANKO)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL ANTICONTAMINACIÓN DE ARMADORES DE BUQUES TANQUE (ITOPF)
UNIÓN INTERNACIONAL PARA LA CONSERVACIÓN DE LA NATURALEZA (UICN)
COMITÉ ASESOR EN PROTECCIÓN DEL MAR (ACOPS)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE OPERADORES DE BUQUES Y TERMINALES GASEROS (SIGTTO)
GREENPEACE INTERNACIONAL
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE LÍNEAS DE CRUCEROS (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 NAVALES (IMarEST)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE GESTORES NAVALES (INTERMANAGER)
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 PUERTO (IHMA)
THE ROYAL INSTITUTION OF NAVAL ARCHITECTS (RINA)
INTERFERRY
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE LA INDUSTRIA DEL COMBUSTIBLE (IBIA)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE UNIVERSIDADES MARÍTIMAS (IAMU)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE LOS TRABAJADORES DEL TRANSPORTE (ITF)
CONSEJO INTERNACIONAL DE FABRICANTES DE PINTURA Y TINTAS DE IMPRIMIR (IPPIC)
FONDO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCIÓN DE LOS ANIMALES Y SU HÁBITAT (IFAW)
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL PARA EL CONTROL DE DERRAMES (ISCO)
NACE INTERNATIONAL
CONSEJO MUNDIAL DEL TRANSPORTE MARÍTIMO (WSC)

1.3 También estuvieron presentes el Presidente del Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel (BLG), Sr. Z. Alam (Singapur), y la Presidenta del Subcomité de Transporte de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores (DSC), Sra. Olga Pestel Lefèvre (Francia).

Discurso inaugural del Secretario General

1.4 El Secretario General dio la bienvenida a los participantes y pronunció un discurso de apertura cuyo texto íntegro se reproduce en el documento MEPC 59/INF.32.

Observaciones del Presidente

1.5 El Presidente dio las gracias al Secretario General por su discurso inaugural y afirmó que se tendría plenamente en cuenta en el trabajo del Comité, particularmente para hacer avanzar la labor relativa a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques, que debería caracterizarse por la toma de decisiones pragmáticas, realistas, viables, equilibradas y eficaces en función de los costos, de manera que en la Conferencia de Copenhague se presente el mensaje inequívoco de que la OMI puede hacerse cargo de la reglamentación del transporte marítimo desde el punto de vista de la limitación o reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de las operaciones del transporte marítimo y, si se tiene en cuenta su excelente trabajo, merece que se le siga confiando esa tarea.

Adopción del orden del día

1.6 El Comité adoptó el orden del día (MEPC 59/1) y el calendario provisional de orientación para el periodo de sesiones (MEPC 59/1/1, 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 59/INF.33.

Poderes

1.7 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 de los Estados, y tomó nota de que, desde el último periodo de sesiones del MEPC, dos Estados (Albania y Antigua y Barbuda) se habían adherido al Convenio, con lo que el número de Gobiernos Contratantes se elevaba a 18, lo que representa el 15,27 % del arqueo de la flota mercante mundial. El Comité instó a los otros Estados Miembros a que ratificaran el Convenio lo antes posible.

INFORMES DE LAS REUNIONES 8ª Y 9ª DEL GESAMP-BWWG

2.2 El Comité tomó nota de que las reuniones 8ª y 9ª del Grupo de trabajo del GESAMP sobre el agua de lastre (GESAMP-BWWG) se celebraron en la sede de la OMI del 16 al 21 de febrero de 2009 y del 23 al 27 de marzo de 2009, respectivamente, bajo la presidencia del Sr. Jan Linders. En el transcurso de las dos reuniones, el GESAMP-BWWG examinó un total de ocho propuestas de aprobación de sistemas de gestión del agua de lastre en los que se utilizan sustancias activas, presentadas por Alemania (tres propuestas), China, Japón, Noruega, Países Bajos y República de Corea.

2.3 El Comité tomó nota además de que la 9ª reunión del GESAMP-BWWG se había celebrado con carácter extraordinario, además de la reunión ordinaria prevista para el periodo comprendido entre el MEPC 58 y el MEPC 59, a fin de examinar el máximo número de propuestas presentadas antes de la fecha límite que se indica en la circular BWM.2/Circ.15.

2.4 El observador del CEFIC advirtió del aumento de la carga de trabajo del GESAMP-BWWG y de la necesidad de que las Administraciones comprueben exhaustivamente que sus solicitudes estén completas, incluidos los documentos no confidenciales presentados al MEPC y los expedientes confidenciales para su evaluación por el GESAMP-BWWG; a fin de facilitar el examen de las propuestas.

Aprobación inicial

2.5 El Comité, tras examinar las recomendaciones que figuran en los anexos 7 y 8 del "Informe de la 8ª reunión del Grupo de trabajo del GESAMP sobre el agua de lastre" (MEPC 59/2/16) y las recomendaciones incluidas en el anexo 6 del "Informe de la 9ª reunión del Grupo de trabajo del GESAMP sobre el agua de lastre" (MEPC 59/2/19), acordó conceder la **aprobación inicial** a:

- .1 el sistema de gestión del agua de lastre *Blue Ocean Shield*, propuesto por China en el documento MEPC 59/2/2;
- .2 el sistema de gestión del agua de lastre de Hyundai Heavy Industries Co., Ltd. (HHI) (EcoBallast), propuesto por la República de Corea en el documento MEPC 59/2/4; y
- .3 el sistema de tratamiento del agua de lastre AquaTriCombTM, propuesto por Alemania en el documento MEPC 59/2/8.

2.6 El Comité invitó a continuación a las Administraciones de China, República de Corea y Alemania a que, en la elaboración posterior de los sistemas, tuvieran en cuenta todas las recomendaciones formuladas en los informes mencionados anteriormente (anexos 7 y 8 del informe de la 8ª reunión y anexo 6 del informe de la 9ª reunión, respectivamente).

2.7 En lo que respecta al sistema de gestión del agua de lastre de Hyundai Heavy Industries Co., Ltd. (HHI) (EcoBallast), el Comité tomó nota de que el GESAMP-BWWG había opinado que la solicitud relacionada con dicho sistema cumplía también las prescripciones del Procedimiento (D9) para la aprobación definitiva.

Aprobación definitiva

2.8 El Comité, tras examinar las recomendaciones que figuran en los anexos 5 y 6 del "Informe de la 8ª reunión del Grupo de trabajo del GESAMP sobre el agua de lastre" (MEPC 59/2/16) y las recomendaciones incluidas en los anexos 4 y 5 del "Informe de la 9ª reunión del Grupo de trabajo del GESAMP sobre el agua de lastre" (MEPC 59/2/19), acordó conceder la **aprobación definitiva** a:

- .1 el sistema de gestión del agua de lastre de RWO (CleanBallast), propuesto por Alemania en el documento MEPC 59/2;

- .2 el sistema NK-O3 BlueBallast (ozono), propuesto por la República de Corea en el documento MEPC 59/2/3;
- .3 el sistema de depuración del agua de lastre Hitachi (ClearBallast), propuesto por el Japón en el documento MEPC 59/2/5; y
- .4 el sistema de gestión del agua de lastre Greenship Sedinox, propuesto por los Países Bajos en el documento MEPC 59/2/6.

2.9 El Comité invitó a continuación a las Administraciones de Alemania, República de Corea, Japón y Países Bajos a que comprobaran que todas las recomendaciones formuladas en los informes anteriormente (anexos 5 y 6 del informe de la 8ª reunión y anexos 4 y 5 del informe de la 9ª reunión, respectivamente) se tienen en cuenta antes de expedir un certificado de homologación.

2.10 Tras examinar las recomendaciones formuladas en el anexo 4 del "Informe de la 8ª reunión del Grupo de trabajo del GESAMP sobre el agua de lastre" (MEPC 59/2/16), el Comité acordó no conceder la aprobación definitiva en la presente etapa al sistema híbrido de gestión del agua de lastre en tubo especial (combinado con un tratamiento con ozono), propuesto por el Japón en el documento MEPC 59/2/1, por los motivos aducidos en el anexo 4 del mencionado informe.

Labor futura del GESAMP-BWWG

2.11 El Comité tomó nota de que se habían recibido 12 propuestas de aprobación inicial o de aprobación definitiva para su evaluación por el GESAMP-BWWG. No obstante, dado el plazo relativamente breve entre dos periodos de sesiones consecutivos del MEPC, el GESAMP-BWWG solamente pudo reunirse en dos ocasiones (GESAMP-BWWG 8 y GESAMP-BWWG 9) y sólo pudo evaluar ocho propuestas de aprobación en el orden cronológico de presentación. El Comité tomó nota con agradecimiento de que, a fin de facilitar el examen de la mayor cantidad posible de sistemas de gestión del agua de lastre, y en previsión de un aumento del volumen de trabajo para el año 2010, el GESAMP-BWWG había acordado celebrar una tercera reunión extraordinaria (GESAMP-BWWG 10), prevista para los días 14 a 18 de septiembre de 2009, con objeto de evaluar las cuatro propuestas pendientes que figuran en los documentos MEPC 59/2/7 (República de Corea), MEPC 59/2/9 (Alemania), MEPC 59/2/10 (Sudáfrica) y MEPC 59/2/11 (Alemania), e informar al respecto al MEPC 60.

2.12 El Comité tomó nota también de que la celebración de la próxima reunión ordinaria del GESAMP-BWWG, es decir, la 11ª, se había previsto provisionalmente para los días 19 a 23 de octubre de 2009, e invitó a los Miembros a que presentaran al MEPC 60 sus propuestas de aprobación (expedientes de solicitud) y la descripción no confidencial de sus sistemas de gestión del agua de lastre, lo antes posible y a más tardar el 28 de agosto de 2009.

2.13 El Comité tomó nota además de que, tras reconocer que existe la posibilidad de que se presenten más de cuatro propuestas para que el MEPC 60 las examine y apruebe, el GESAMP-BWWG había indicado que estaba dispuesto a celebrar una reunión adicional en diciembre de 2009 a fin de tratar el mayor número posible de propuestas, siempre que se den todas las condiciones necesarias para organizar dicha reunión.

2.14 A tal respecto, el Comité reiteró su petición a las Administraciones de que evaluaran a fondo los expedientes de solicitud y confirmaran que son satisfactorios y que están completos antes de presentar sus propuestas a la Organización de conformidad con el Procedimiento (D9).

Otros asuntos derivados de las reuniones 8ª y 9ª del GESAMP-BWWG

2.15 Al examinar la recomendación del GESAMP-BWWG de que los sistemas de gestión del agua de lastre que utilicen luz ultravioleta se examinen de conformidad con las prescripciones del Procedimiento (D9), el Comité tomó nota de las opiniones manifestadas por el Reino Unido y respaldadas por otras delegaciones que estaban en desacuerdo con el planteamiento general propuesto por el GESAMP-BWWG.

2.16 Tras algunas deliberaciones, el Comité manifestó su desacuerdo con la recomendación del Grupo de que la OMI examine todos los sistemas de gestión del agua de lastre que utilicen luz ultravioleta, y reiteró la opinión de que la decisión sobre si un sistema de gestión del agua de lastre debe utilizar o no sustancias activas sigue siendo prerrogativa de las Administraciones nacionales responsables.

2.17 Como consecuencia de las peticiones de aclaración formuladas por las delegaciones de Alemania, China y el CEFIC, el Presidente del Comité añadió que corresponderá a la Administración nacional determinar si un sistema de gestión del agua de lastre que utilice luz ultravioleta produce sustancias activas y decidir si debe presentar o no al Comité una propuesta de aprobación.

2.18 El Comité estuvo de acuerdo con la propuesta del GESAMP-BWWG de sustituir las referencias a "toxicidad" de la sección 5 del Procedimiento (D9) por "ecotoxicidad" a fin de eliminar toda sugerencia de que es necesario llevar a cabo estudios de toxicidad en mamíferos del agua de lastre tratada. En consecuencia, el Comité encargó a la Secretaría que incorporase las modificaciones necesarias en las enmiendas futuras al Procedimiento (D9).

2.19 Tras examinar las recomendaciones del GESAMP-BWWG sobre las pruebas de corrosión que figuran en la sección 5.1 del "Informe de la 8ª reunión del Grupo de trabajo del GESAMP sobre el agua de lastre", el Comité invitó a los Miembros y observadores a que presentaran sus aportaciones con miras a elaborar dichas recomendaciones e incluirlas en la Metodología del GESAMP-BWWG para la recopilación de información y la realización de la labor en el MEPC 60.

SEMINARIO PARA HACER BALANCE DE LAS ACTIVIDADES DEL GRUPO DE TRABAJO DEL GESAMP SOBRE EL AGUA DE LASTRE

2.20 Tras recordar que el MEPC 58 había estado de acuerdo con que debería asignarse más tiempo al GESAMP-BWWG para que evaluara la experiencia adquirida durante sus primeras siete reuniones, el Comité tomó nota de que se había celebrado un seminario para hacer balance de las actividades del Grupo de trabajo del GESAMP sobre el agua de lastre en la sede de la OMI en Londres, los días 21 y 22 de enero de 2009, bajo la presidencia del Sr. Jan Linders.

2.21 Al presentar el informe del seminario (MEPC 59/2/13), el Sr. Linders informó al Comité de que en el seminario se habían determinado nuevos instrumentos que, en principio, aumentan considerablemente la eficacia y eficiencia del GESAMP-BWWG en sus esfuerzos por evaluar el número máximo posible de propuestas de aprobación. Tras algunas deliberaciones, el Comité adoptó las medidas que se indican en los párrafos siguientes.

Refundición de datos relacionados con los subproductos químicos de diversos sistemas de gestión del agua de lastre

2.22 El Comité tomó nota de que, a partir de una lista de más de 70 subproductos detectados durante el tratamiento por diversos sistemas de gestión del agua de lastre, en el seminario se habían seleccionado en principio 18 productos químicos considerados potencialmente peligrosos para el medio ambiente y para los seres humanos que se expongan a ellos, y pidió al Grupo de trabajo 1 del GESAMP (conocido también como el Grupo EHS del GESAMP) que elaborara los perfiles de peligrosidad de dichos productos químicos. El Comité tomó nota también de que, una vez elaborados, esos perfiles de peligrosidad podrían ser utilizados tanto por los solicitantes como por el GESAMP-BWWG para facilitar significativamente el proceso e incrementar, por ende, las evaluaciones previstas en cada reunión.

2.23 De conformidad con la petición del CEFIC y de Alemania, el Presidente recordó al GESAMP-BWWG la decisión adoptada en el MEPC 58 en la que se hace hincapié en que toda base de datos abierta debería limitarse a los datos que describan subproductos químicos formados durante el tratamiento del agua de lastre y no debería contener información que sea objeto de derechos de propiedad industrial.

Elaboración ulterior de la hipótesis de exposición del ser humano

2.24 El Comité tomó nota de que durante el seminario se habían registrado avances en la elaboración de la hipótesis de exposición del ser humano mediante el apoyo de expertos de la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos. El Comité invitó al GESAMP-BWWG a que continuara elaborando la hipótesis de exposición del ser humano, teniendo en cuenta los principios establecidos durante el seminario y la experiencia de otras Administraciones a medida que el MEPC disponga de ella.

Modelos de evaluación del riesgo ambiental para la descarga del agua de lastre

2.25 El Comité tomó nota de que en el seminario, tras haberse examinado el modelo MAMPEC elaborado inicialmente en el marco del proyecto de la Unión Europea "Utilización de productos antiincrustantes más benignos para el medio ambiente", se acordó que podría elaborarse la hipótesis del peor caso posible de descarga de agua de lastre mediante el establecimiento de un conjunto de parámetros del puerto de descarga del agua de lastre modelo y una hipótesis acordada de las emisiones de los subproductos. Tras tomar nota también de que es necesario seguir adaptando el modelo MAMPEC y proporcionar una interfaz adecuada para la evaluación del riesgo del agua de lastre, el Comité encargó a la Secretaría que estudiara las posibilidades de financiación de dicha actividad.

Procedimiento para la presentación de una solicitud de aprobación

2.26 Tras la intervención de la delegación de los Estados Unidos, que adujo que las cuestiones de procedimiento deberían tratarse en el Procedimiento (D9), el Comité manifestó su desacuerdo con la inclusión del texto nuevo elaborado por el GESAMP-BWWG durante su primer seminario para hacer balance en la "Metodología para la recopilación de información y la realización de la labor del GESAMP-BWWG".

Examen de los cambios de redacción de la Metodología acordados en principio durante el MEPC 58

2.27 El Comité tomó nota de que, tal como lo había solicitado el MEPC 58, en el seminario se habían examinado varios cambios de redacción de la Metodología propuestos por el CEFIC y se había facilitado, en los párrafos 12 a 15 del documento MEPC 59/2/13, la aclaración sobre la redacción utilizada en la Metodología y la relación entre ésta y el Procedimiento (D9) enmendado.

Segundo seminario para hacer balance

2.28 Con miras a acelerar la elaboración de los nuevos instrumentos identificados para aumentar la eficacia del GESAMP-BWWG, el Comité estuvo de acuerdo con la recomendación formulada en el seminario de celebrar un segundo seminario para hacer balance inmediatamente después de la 11ª reunión del GESAMP-BWWG, en octubre de 2009.

RESULTADOS DE LA LABOR DEL SUBCOMITÉ BLG QUE GUARDAN RELACIÓN CON LA GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE

2.29 El Comité, tras examinar los documentos MEPC 59/2/14 y MEPC 59/2/15 acerca de los resultados del BLG 13 (2 a 6 de marzo de 2009) relativos a la gestión del agua de lastre, acordó lo siguiente:

- .1 aprobar la circular BWM.2/Circ.19 sobre la aclaración de las fechas de aplicación que figuran en la regla B-3.1 del Convenio BWM;
- .2 refrendar la decisión del Subcomité BLG de refundir el documento de orientación sobre la forma de manipular y almacenar a bordo los productos químicos utilizados para tratar el agua de lastre y el documento de orientación sobre los procedimientos de seguridad relativos a los riesgos a los que se ve expuesta la tripulación del buque relacionados con los sistemas de gestión del agua de lastre que utilizan sustancias activas, en un solo documento de orientación titulado "Orientaciones para garantizar la manipulación y el almacenamiento en condiciones de seguridad de productos químicos y preparados utilizados para tratar el agua de lastre y la elaboración de procedimientos de seguridad en relación con los riesgos para el buque y su tripulación debidos al proceso de tratamiento", y aprobar la circular BWM.2/Circ.20 sobre el documento de orientación refundido, que figura en el anexo 5 del documento BLG 13/18;
- .3 instar a los Miembros y observadores a que presenten al BLG 14 sus futuras contribuciones para la elaboración de una circular de la OMI en la que se faciliten protocolos para el muestreo y el análisis del agua de lastre, teniendo en cuenta el prontuario preparado por el Subcomité que figura en el anexo 6 del documento BLG 13/18;
- .4 aprobar la circular BWM.2/Circ.21 sobre la distribución de un cuestionario técnico elaborado por el Brasil; y
- .5 tomar nota del Plan de acción para la implantación uniforme del Convenio BWM, que figura en el anexo 8 del documento BLG 13/18, y de los preparativos del Subcomité para los grupos de trabajo y los grupos de trabajo por correspondencia.

2.30 El Comité tomó nota de la información facilitada por el WWF en el documento MEPC 59/2/20 sobre el número creciente de invasiones a través del agua de lastre de los buques, y reiteró su llamamiento para la ratificación urgente y la implantación oportuna del Convenio sobre la Gestión del Agua de Lastre.

EXAMEN DE LA SITUACIÓN DE LAS TECNOLOGÍAS DE TRATAMIENTO DEL AGUA DE LASTRE

2.31 El Comité recordó que el MEPC 58 había determinado que ya se disponía de tecnologías de tratamiento del agua de lastre y de que se contaría con otras adicionales en el futuro próximo. El Comité recordó también que una recomendación formulada por el MEPC 58 a la Asamblea, en su vigésimo sexto periodo de sesiones, sobre la disponibilidad de suficientes tecnologías homologadas para los buques regidos por la regla B-3.3 construidos en 2010 se aplazó hasta el MEPC 59, a fin de facilitar a la Asamblea información actualizada sobre el particular.

2.32 El Comité tomó nota de que los cuatro documentos siguientes: MEPC 59/2/18 (Japón), MEPC 59/INF.6 (República de Corea), MEPC 59/INF.17 (Noruega) y MEPC 59/INF.20 (Reino Unido), que incluyen información sobre la elaboración de tecnologías de tratamiento del agua de lastre, se habían presentado para facilitar el examen.

2.33 El Comité tomó nota de la información recogida en los documentos MEPC 59/INF.6 (República de Corea), MEPC 59/INF.17 (Noruega) y MEPC 59/INF.20 (Reino Unido) sobre la certificación de homologación de tres sistemas de gestión del agua de lastre concedida por las Administraciones de la República de Corea, Noruega y el Reino Unido al sistema Electro-CleenTM (ECS), el sistema de gestión del agua de lastre OceanSaver® y los sistemas Hyde GUARDIANTM, respectivamente.

2.34 Tras examinar el documento MEPC 59/2/18, el Comité tomó nota de que algunas delegaciones compartían las inquietudes manifestadas por el Japón en dicho documento, mientras que varias otras opinaban que no era necesario otro aplazamiento de la fecha de aplicación para los buques sujetos a la regla B-3.3 y construidos en 2010. Tras algunas deliberaciones, el Comité acordó remitir los cuatro documentos mencionados en los párrafos 2.32 y 2.33 *supra* al Grupo de examen sobre el agua de lastre para que continuara examinándolos.

2.35 Tras examinar el documento MEPC 59/2/17 (Reino Unido), en el que se solicitaba que se aclarara si es posible utilizar como agua de lastre el agua potable generada a bordo de un buque, el Comité acordó remitir dicho documento al Grupo de examen sobre el agua de lastre para que continuara examinándolo y formulara las recomendaciones oportunas.

2.36 A petición del Presidente del Grupo de examen sobre el agua de lastre y en vista de las limitaciones significativas en cuanto al tiempo disponible, el Comité encargó al Grupo que empezara a examinar el punto 4 del mandato provisional sobre el uso del agua potable fuera del horario de trabajo habitual y que se volviera a incorporar al Pleno a las 9 30 horas del miércoles 15 de julio de 2009.

Información adicional relacionada con la gestión y el control del agua de lastre

2.37 Tras examinar el documento MEPC 59/2/12 (Secretaría), el Comité refrendó la propuesta de elaborar una base de datos específica en el Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS) para facilitar el acceso directo a la información sobre los sistemas de gestión del agua de lastre aprobados, y encargó a la Secretaría que lo mantuviera informado de la situación relativa a la elaboración de dicha base de datos.

2.38 El Comité tomó nota con agradecimiento de la información que figura en los documentos siguientes:

- .1 MEPC 59/INF.3 (ROPME/MEMAC) sobre la segunda reunión de la Comisión coordinadora regional de la zona marina de la ROPME sobre la gestión del agua de lastre y las prescripciones obligatorias para el cambio del agua de lastre fuera de la zona marina de la ROPME;
- .2 MEPC 59/INF.7 (República Islámica del Irán) sobre una investigación acerca de la posible introducción de un bivalvo invasivo en la isla de Khark a través del agua de lastre de los buques;
- .3 MEPC 59/INF.14 (Turquía) sobre un proyecto nacional acerca del efecto de los organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos transmitidos por el agua de lastre de los buques y el proyecto piloto de implantación sobre la gestión del agua de lastre en la bahía de Iskenderun;
- .4 MEPC 59/INF.24 (Alemania) sobre el proyecto titulado "*North Sea Ballast Water Opportunity Project*" del Programa Interreg IVB del Fondo Europeo de Desarrollo Regional; y
- .5 MEPC 59/INF.25 (IMarEST) sobre la importancia de tener en cuenta la densidad del agua cuando se realice el cambio del agua de lastre recurriendo al método del flujo continuo o al método de dilución.

Constitución del Grupo de examen sobre el agua de lastre

2.39 El Comité acordó constituir el Grupo de examen sobre el agua de lastre con el mandato siguiente:

"Teniendo en cuenta las observaciones formuladas en el Pleno, se encargan al Grupo de examen sobre el agua de lastre las siguientes tareas:

- .1 determinar el estado actual de las tecnologías de tratamiento del agua de lastre y facilitar una estimación de cuántas de ellas estarán disponibles para los buques construidos en 2010, teniendo en cuenta el informe del Grupo de examen sobre el agua de lastre para el MEPC 58 y la información que figura en los documentos MEPC 59/2/18 (Japón), MEPC 59/INF.6 (República de Corea), MEPC 59/INF.17 (Noruega) y MEPC 59/INF.20 (Reino Unido);
- .2 confirmar si se dispone de suficientes tecnologías homologadas para los buques sujetos a la regla B-3.3 y construidos en 2010, de conformidad con las instrucciones de la resolución A.1005(25) de la Asamblea, y recomendar una serie de medidas adecuadas para que las examine el Comité;
- .3 examinar el documento MEPC 59/2/17 (Reino Unido) sobre el uso de agua potable como agua de lastre e informar al Comité en consecuencia; y
- .4 presentar un informe por escrito al Pleno, el jueves 16 de julio de 2009."

EXAMEN DEL INFORME DEL GRUPO DE EXAMEN SOBRE EL AGUA DE LASTRE

2.40 Tras recibir el informe del Grupo de examen sobre el agua de lastre (MEPC 59/WP.6), el Comité lo aprobó en general y adoptó las medidas que se indican en los párrafos siguientes.

2.41 El Comité tomó nota de que el examen se había realizado a partir de información que constituía un registro oportuno del estado actual de las tecnologías de tratamiento del agua de lastre.

2.42 El Comité tomó nota de que, dada la situación económica actual, la construcción de muchos buques nuevos se ha aplazado o incluso suspendido, por lo que es muy probable que el número de buques sujetos a la regla B-3.3 que estaba previsto construir en el año 2010 disminuya de manera significativa.

2.43 El Comité tomó nota de que, al mismo tiempo, el número de tecnologías de tratamiento del agua de lastre disponibles había aumentado significativamente, hasta seis sistemas homologados, y se había concedido la aprobación definitiva a otros cuatro sistemas en el presente periodo de sesiones. El Comité tomó nota también de que la predicción sobre la capacidad de fabricación que se indica en el *Lloyd's Report* de 2008 había recibido el respaldo de Alemania, que indicó que con seis sistemas elaborados bajo la supervisión de su Administración solamente se producirían aproximadamente 800 unidades de gestión del agua de lastre.

2.44 Sin embargo, el Comité tomó nota de que no es fácil instalar los sistemas de gestión del agua de lastre sin tener en cuenta consideraciones de proyecto importantes, como la viabilidad física y técnica, la modificación de los proyectos de los buques y el plazo necesario para dichas modificaciones.

2.45 Pese a reconocer las dificultades, el Comité acordó que se disponía de tecnologías de tratamiento del agua de lastre y que éstas estaban instalándose en la actualidad a bordo de los buques, y confirmó que se dispondría de varios sistemas de gestión del agua de lastre para los buques construidos en 2010.

2.46 El Comité, tras tomar nota de que el aplazamiento de las fechas estipuladas en la resolución A.1005(25) no beneficiaría al proceso de implantación, constituiría un mensaje equivocado para la opinión mundial y no favorecería la instalación de nuevas tecnologías relacionadas con el agua de lastre a bordo de los buques, determinó que no era necesario introducir modificaciones en la resolución A.1005(25) con respecto a los buques construidos en 2010.

2.47 Tras reconocer que un planteamiento anticipador sería el más adecuado para los intereses del sector en la presente etapa, el Comité acordó encargar a la Secretaría la elaboración de un proyecto de resolución MEPC en el que se pidiera a las Administraciones que fomentasen la instalación de sistemas de gestión del agua de lastre durante la construcción de buques nuevos, de conformidad con las fechas de aplicación que figuran en el Convenio sobre la gestión del agua de lastre, a fin de presentarlos al MEPC 60 para su examen y adopción.

Uso de agua potable como agua de lastre

2.48 El Comité tomó nota de las extensas deliberaciones mantenidas por el Grupo de examen sobre el particular, incluida la finalidad del uso del agua, las definiciones de agua de lastre y agua potable y los productos químicos que podrían descargarse en principio (en particular, el cloro

residual), y acordó que, si el uso era servir de agua de lastre, esto debería regularse de conformidad con el Convenio sobre la Gestión del Agua de Lastre. Para ello, el Comité convino en que hay opciones disponibles en las Directrices (D8) o el Procedimiento (D9), según proceda, o en el "Procedimiento para evaluar otros métodos de gestión del agua de lastre", que el Subcomité BLG está elaborando en la actualidad, y tomó nota de la intención de volver a examinar esta cuestión cuando se ultime dicho procedimiento.

Labor futura del Grupo de examen

2.49 El Comité acordó llevar a cabo otro examen del estado de las tecnologías del agua de lastre antes de la fecha de aplicación de 2012 o antes de la entrada en vigor del Convenio y acordó volver a constituir el Grupo de examen sobre el agua de lastre (BWRG) durante el MEPC 61 con este fin, así como para examinar las prescripciones aplicables a los buques que se indican en la regla B-3.1, y cualquier otro aspecto de la gestión del agua de lastre tratado en el anexo del Convenio, de conformidad con las disposiciones incluidas en la regla D-5.1.

2.50 La delegación de Panamá, respaldada por la de las Bahamas, indicó que le preocupaba la lentitud en la preparación de los protocolos de muestreo y análisis del agua de lastre, y subrayó la necesidad de elaborar el documento de orientación pertinente como cuestión de gran prioridad.

Medidas adoptadas por el Comité

2.51 Tras examinar las medidas solicitadas por el Grupo de examen y las observaciones formuladas por diversas delegaciones, el Comité:

- .1 determinó que hay un número suficiente de tecnologías de tratamiento del agua de lastre homologadas para los buques sujetos a la regla B-3.3 y construidos en 2010 y acordó que no es necesario introducir modificaciones en la resolución A.1005(25) de la Asamblea;
- .2 encargó a la Secretaría que elaborara un proyecto de resolución MEPC en el que se pida a las Administraciones que fomenten la instalación de sistemas de gestión del agua de lastre durante la construcción de buques nuevos, de conformidad con las fechas de aplicación que se indican en el Convenio sobre la Gestión del Agua de Lastre, a fin de presentarlo al MEPC 60 para su examen y adopción;
- .3 acordó que si el agua potable se utiliza como agua de lastre, esto debería regularse de conformidad con el Convenio sobre la Gestión del Agua de Lastre, y observó al mismo tiempo que estaba previsto volver a examinar la cuestión tras la adopción del "Procedimiento para evaluar otros métodos de gestión del agua de lastre"; y
- .4 acordó volver a constituir el Grupo de examen sobre el agua de lastre en el MEPC 61, de conformidad con las disposiciones que figuran en la regla D-5.1 del Convenio.

3 RECICLAJE DE BUQUES

3.1 El Comité recordó que desde el MEPC 58 se habían realizado considerables progresos en la labor del Grupo de trabajo por correspondencia sobre la elaboración de las "directrices para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques" y las "directrices para la elaboración del inventario de materiales potencialmente peligrosos".

PLANIFICACIÓN DE LA LABOR

3.2 El Comité tomó nota de que se habían presentado 11 documentos sobre el reciclaje de buques y acordó organizar su labor como se indica a continuación:

- .1 en relación con el tema de los "Resultados de la Conferencia diplomática", examinar dos documentos que tratan de los resultados de la Conferencia diplomática y el procedimiento para el cálculo de la capacidad de reciclaje de buques por el depositario;
- .2 en relación con el tema de la "Elaboración de las directrices", examinar seis documentos que tratan de la elaboración de directrices relacionadas con el Convenio de Hong Kong; y
- .3 en relación con el tema titulado "Otros asuntos", examinar tres documentos que tratan de: los criterios para la evaluación de la equivalencia entre el Convenio de Basilea y el Convenio de Hong Kong, la resolución del Parlamento Europeo de marzo de 2009 sobre una estrategia de la Unión Europea para mejorar el desmantelamiento de buques y el informe de la tercera reunión del Grupo mixto de trabajo OIT/OMI/Convenio de Basilea sobre el desguace de buques, que se celebró en octubre de 2008.

RESULTADOS DE LA CONFERENCIA DIPLOMÁTICA

3.3 En el documento MEPC 59/3/3 (Secretaría) se informa de los resultados de la Conferencia internacional de 2009 sobre el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, que se celebró en Hong Kong (China) del 11 al 15 de mayo de 2009. Participaron en la Conferencia representantes de 63 Estados y dos Miembros Asociados, el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, la Organización Internacional del Trabajo, la Comisión Europea y ocho organizaciones no gubernamentales con carácter consultivo.

3.4 Como resultado de sus deliberaciones, la Conferencia adoptó el "Convenio internacional de Hong Kong para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, 2009", cuyo texto figura en el documento SR/CONF/45. El Convenio estará abierto a la firma en la sede de la Organización desde el 1 de septiembre de 2009 hasta el 31 de agosto de 2010, y posteriormente quedará abierto a la adhesión. La Conferencia también adoptó seis resoluciones cuyos textos figuran en el documento adjunto al documento SR/CONF/46.

3.5 El Comité tomó nota, en particular, de la resolución 4 en la que se invita a la Organización a que, con carácter urgente, elabore y adopte directrices relacionadas con las prescripciones del Convenio, y de la resolución 6, en la que se invita al MEPC a que examine posibles formas de supervisar la aplicación del Convenio y de garantizar que las Partes establecen mecanismos para determinar si las instalaciones de reciclaje de buques cumplen las prescripciones del Convenio.

Cálculo de la capacidad de reciclaje

3.6 En el documento MEPC 59/3/9 (Secretaría) se informa de la decisión de la Conferencia (según se indica en el párrafo 1 del documento SR/CONF/CW/RD/5) de pedir al MEPC que elabore el procedimiento para calcular la capacidad de reciclaje de buques por el depositario, teniendo en cuenta la propuesta recogida en el documento SR/CONF/41 (Japón), lo antes posible

y a más tardar el 31 de agosto de 2010. En el documento MEPC 59/3/9 también se propone un proyecto de resolución MEPC que podría servir de base para las deliberaciones del Comité.

3.7 Durante las deliberaciones sobre el proyecto de resolución MEPC para el cálculo de la capacidad de reciclaje de buques, una delegación indicó que no estaba claro en el artículo 17.1.3 del Convenio de Hong Kong qué periodo de 10 años tendría que utilizar el depositario en el cálculo del volumen de reciclaje de buques anual máximo combinado, y sugirió que debería tratarse de los 10 años anteriores a la ratificación por un Estado, en vez del periodo de 10 años anterior a la entrada en vigor del Convenio. El Comité observó que los cálculos de arqueo para las condiciones de entrada en vigor en otros convenios de la OMI utilizaban el arqueo de cada Estado en el momento de la entrada en vigor y no en el momento de la ratificación de un convenio.

3.8 Algunas delegaciones, aunque respaldaron el proyecto de resolución, sugirieron que el Comité podría aplazar su adopción hasta el MEPC 60. No obstante, muchas delegaciones se mostraron a favor de la adopción inmediata del proyecto de resolución MEPC y se indicó que la metodología de cálculo propuesta refleja fielmente lo que había acordado la Conferencia diplomática. Por consiguiente, el Comité adoptó la resolución MEPC.178(59) propuesta sobre el cálculo de la capacidad de reciclaje para satisfacer las condiciones de entrada en vigor del Convenio internacional de Hong Kong para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, 2009, que figura en el anexo 1.

Expresión de agradecimiento

3.9 El Comité hizo constar su sincero agradecimiento a Hong Kong (China) por su hospitalidad y por la excelente organización de la Conferencia internacional sobre el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques. El Comité también manifestó su agradecimiento a su Presidente, que también había presidido la Comisión Plenaria de la Conferencia, y a todos los demás miembros de la Mesa de la Conferencia diplomática por su valiosa contribución a la adopción del Convenio de Hong Kong, y manifestó su esperanza de que éste entrara rápidamente en vigor.

ELABORACIÓN DE LAS DIRECTRICES

3.10 El Comité acordó encargar al Grupo de trabajo sobre las directrices para el reciclaje de buques que utilizara de base el informe del Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos (documentos MEPC 59/3 y MEPC 59/3/1, presentados por Japón), elaborara y, de ser posible, ultimara las "directrices para la elaboración del inventario de materiales potencialmente peligrosos" y asimismo, que siguiera elaborando las "directrices para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques", teniendo en cuenta las observaciones y propuestas recogidas en los documentos MEPC 59/3/8 (IACS) y MEPC 59/3/7 (Estados Unidos).

3.11 Por lo que respecta a los documentos MEPC 59/3/2 (República de Corea) y MEPC 59/3/4 (República de las Islas Marshall), relativos a las directrices cuya elaboración aún no se ha iniciado, el Comité acordó pedir al Grupo de trabajo que tuviera en cuenta estos documentos y propusiera un modo de proceder al respecto.

3.12 La Conferencia diplomática adoptó la resolución 4 sobre la labor futura de la Organización en relación con el Convenio. En la resolución se citan los artículos y reglas del Convenio en los que se hacen referencia a las directrices que ha de adoptar la Organización, se enumeran estas directrices y se invita a la Organización que las elabore con carácter urgente.

La Conferencia diplomática también adoptó la resolución 5 en la que se invita a todas las partes interesadas a que consideren la posibilidad de aplicar las normas técnicas del Convenio y las directrices conexas con carácter voluntario en fecha temprana. El Comité decidió que era necesario planificar esta labor acordando un orden para la elaboración y adopción de las directrices relacionadas con el Convenio y encargó al Grupo de trabajo que propusiera un orden adecuado para la elaboración de las directrices a fin de facilitar su implantación voluntaria en fecha temprana.

OTROS ASUNTOS

Evaluación de la equivalencia entre el Convenio de Basilea y el Convenio de Hong Kong

3.13 El Comité tomó nota de que en junio de 2008 la novena reunión de la Conferencia de las Partes en el Convenio de Basilea, en su decisión IX/30 sobre el desgüace de buques, había establecido un proceso mediante el cual se podría evaluar la equivalencia entre el Convenio de Hong Kong y el Convenio de Basilea. De acuerdo con este proceso, se encargó al Grupo de trabajo de composición abierta a que, en su 7º periodo de sesiones en mayo de 2010, realizara una evaluación preliminar de si el Convenio de Hong Kong, en la forma en que se adoptó, establece un nivel equivalente de control y cumplimiento al establecido en el marco del Convenio de Basilea, y a que transmitiera los resultados de la evaluación a la Conferencia de las Partes del Convenio de Basilea en su décima reunión en 2011, para su examen y la adopción de medidas, según proceda. En el documento MEPC 59/3/5 (Secretaría del Convenio de Basilea) se facilita un resumen de las observaciones recibidas de dos Partes en el Convenio de Basilea sobre los criterios apropiados que deberían utilizarse para llevar a cabo la evaluación de la equivalencia.

Resolución del Parlamento Europeo sobre el Libro Verde para mejorar el desmantelamiento de los buques

3.14 El Comité tomó nota del documento MEPC 59/3/6 (Secretaría) en el que se reproduce el texto de la resolución del Parlamento Europeo, del 26 de marzo de 2009, sobre una estrategia de la Unión Europea para mejorar el desmantelamiento de buques.

3.15 El representante de la Comisión Europea explicó que, en la Unión Europea, únicamente la Comisión puede proponer legislación nueva. Por consiguiente, la resolución del Parlamento Europeo debería considerarse principalmente como una invitación del Parlamento Europeo a la Comisión Europea para que adopte medidas y a los Estados Miembros de la Unión Europea para que ratifiquen el nuevo Convenio. La Comisión Europea ya estaba trabajando en el tema del reciclaje de buques, pero pasará un tiempo hasta que esta labor resulte en legislación europea. En este proceso, la Comisión Europea quería aprovechar los impresionantes y loables logros positivos de la OMI y, en particular, la reciente adopción del Convenio de Hong Kong. La Comisión Europea deseaba agradecer y felicitar a la OMI y al Secretario General por este logro.

Tercera reunión del Grupo mixto de trabajo OIT/OMI/Convenio de Basilea sobre el desgüace de buques

3.16 En el documento MEPC 59/INF.2 (Secretaría) figura el informe de los resultados de la tercera reunión del Grupo mixto de trabajo OIT/OMI/Convenio de Basilea sobre el desgüace de buques, que se celebró en la sede de la OIT, en Ginebra, en octubre de 2008. El Comité tomó nota del informe del Grupo mixto de trabajo y, en particular:

- .1 en relación con el tema de los proyectos de cooperación técnica conjuntos, tomó nota de la decisión del Grupo mixto de trabajo de respaldar el planteamiento general de las tres Secretarías en lo que respecta a la elaboración del Programa mundial sobre el reciclaje de buques sostenible (párrafos 90 y 91 del anexo del documento MEPC 59/INF.2);
- .2 tomó nota de las recomendaciones adoptadas por el Grupo mixto de trabajo sobre las medidas provisionales que deben adoptarse antes de la entrada en vigor del Convenio, incluidas las recomendaciones de que las medidas provisionales deberían basarse en las prescripciones del Convenio y deberían ayudar a los Estados a ratificar en fecha temprana el Convenio. El Grupo mixto de trabajo identificó 10 medidas para facilitar la implantación de las medidas provisionales, incluidas, entre otras, la aplicación voluntaria de las disposiciones relativas al inventario de materiales potencialmente peligrosos, la celebración de cursillos sobre las prescripciones del Convenio y de las directrices técnicas, y la promoción de programas de asistencia técnica (párrafos 160 y 161); y
- .3 tomó nota de las opiniones manifestadas por el Grupo mixto de trabajo durante sus deliberaciones respecto a la necesidad de que se celebren otras reuniones del Grupo. El Grupo había acordado que su labor había resultado positiva por lo que respecta a la cooperación y seguiría siendo positiva en el futuro, especialmente ahora que el nuevo Convenio se ha hecho realidad. El Grupo había llegado a la conclusión de que aún tendría que realizar labor útil en el futuro aunque la celebración de las reuniones, de haberlas, debería acordarse en función de las necesidades reales (párrafos 180 a 193).

CONSTITUCIÓN DEL GRUPO DE TRABAJO SOBRE LAS DIRECTRICES PARA EL RECICLAJE DE BUQUES

3.17 El Comité acordó constituir el Grupo de trabajo sobre las directrices para el reciclaje de buques, bajo la presidencia de la Sra. Katy Ware (Reino Unido), con el siguiente mandato:

"Basándose en el informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre las directrices para el reciclaje de buques (documentos MEPC 59/3 y MEPC 59/3/1, presentados por el Japón), se encarga al Grupo de trabajo sobre las directrices para el reciclaje de buques que lleve a cabo las siguientes tareas:

- .1 seguir elaborando y, si es posible, ultimar las "directrices para la elaboración del inventario de materiales potencialmente peligrosos", teniendo en cuenta las observaciones y propuestas recogidas en el documento MEPC 59/3/8 (IACS);
- .2 seguir elaborando las "directrices para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques", teniendo en cuenta las observaciones y propuestas recogidas en el documento MEPC 59/3/7 (Estados Unidos);
- .3 examinar los documentos MEPC 59/3/2 (República de Corea) y MEPC 59/3/4 (República de las Islas Marshall) y proponer un modo de proceder adecuado;

- .4 proponer una secuencia adecuada para la elaboración de las directrices relacionadas con el Convenio de Hong Kong, de acuerdo con lo dispuesto en las resoluciones 4 y 5 de la Conferencia internacional sobre el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, 2009;
- .5 elaborar el proyecto de mandato de un grupo de trabajo por correspondencia interperiodos sobre las directrices para el reciclaje de buques; y
- .6 presentar un informe por escrito al Pleno el jueves 16 de julio de 2009."

INFORME DEL GRUPO DE TRABAJO SOBRE LAS DIRECTRICES PARA EL RECICLAJE DE BUQUES

3.18 El Comité examinó y aprobó el informe del Grupo de trabajo (MEPC 59/WP.7) en general y, en particular (los números de los párrafos corresponden a los del documento MEPC 59/WP.7):

- .1 tomó nota de las deliberaciones del Grupo que condujeron a la ultimación del proyecto de directrices para la elaboración del Inventario de materiales potencialmente peligrosos (párrafos 6 a 10);
- .2 adoptó, mediante la resolución MEPC.179(59), las Directrices para la elaboración del inventario de materiales potencialmente peligrosos, que figuran en el anexo 2;
- .3 tomó nota de los progresos realizados por el Grupo en cuanto a la elaboración del proyecto de directrices para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques (párrafos 11 a 13);
- .4 tomó nota de los resultados del examen del Grupo por lo que respecta a la elaboración de orientaciones para facilitar que las autoridades competentes deleguen en organizaciones reconocidas la autorización de las instalaciones de reciclaje de buques (párrafo 14);
- .5 tomó nota de los resultados del examen del Grupo por lo que respecta a la elaboración de orientaciones para el reciclaje de buques sin pabellón y buques que enarbolan el pabellón de un Estado no parte en el Convenio (párrafo 15);
- .6 se mostró de acuerdo con la secuencia propuesta para la elaboración de las directrices relacionadas con el Convenio (párrafos 16 y 17); y
- .7 se mostró conforme con que vuelva a constituirse el Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos sobre las directrices para el reciclaje de buques, coordinado por el Japón¹, con el siguiente mandato (párrafo 18):

¹ **Coordinador:**
Sr. Shinichiro OTSUBO
Director for International Regulations
Safety Standards Division
Maritime Bureau
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism
Teléfono: +81-3-5253-8636
Facsímil: +81-3-5253-1644
Correo electrónico: otsubo-s24r@mlit.go.jp

"Teniendo en cuenta el resultado de la labor del MEPC 59 y el informe del Grupo de trabajo (MEPC 59/WP.7), se encarga al Grupo de trabajo por correspondencia sobre las directrices para el reciclaje de buques lo siguiente:

- .1 continuar elaborando el proyecto de texto de las "directrices para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques", basándose en el texto que figura en el anexo 1 del documento MEPC 59/3/1, con miras a su ultimación en el MEPC 60;
- .2 si se dispone de tiempo, comenzar la elaboración de proyecto de texto de las "directrices para la elaboración del plan de reciclaje del buque".
- .3 si dispone de tiempo, comenzar la elaboración de proyecto de texto de las "directrices para la autorización de las instalaciones de reciclaje de buques"; y
- .4 informar del resultado de sus deliberaciones al MEPC 60."]

3.19 El Comité dio las gracias al Presidente y a los miembros del Grupo de trabajo por su ardua labor que culminó en la ultimación y adopción de las directrices sobre el inventario. El Comité también agradeció a Japón los considerables esfuerzos realizados en la preparación de los documentos de base para las directrices sobre el inventario y las directrices sobre las instalaciones.

3.20 El observador de la Internacional Amigos de la Tierra hizo una declaración sobre la adopción del Convenio de Hong Kong. Según se solicitó, la declaración se adjunta en el anexo 3.

4 PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA OCASIONADA POR LOS BUQUES

4.1 El Comité tomó nota de que este punto del orden del día comprendía dos temas principales: las cuestiones relacionadas con el Anexo VI del Convenio MARPOL y el control de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques. El Comité acordó examinar en primer lugar las cuestiones relacionadas con el Anexo VI del Convenio MARPOL y a continuación las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques.

CUESTIONES RELACIONADAS CON EL ANEXO VI DEL CONVENIO MARPOL

4.2 El Comité recordó que el MEPC 58 había adoptado por unanimidad el Anexo VI revisado del Convenio MARPOL mediante la resolución MEPC.176(58), y el Código Técnico sobre los NO_x 2008 mediante la resolución MEPC.177(58). El MEPC 58 había acordado asignar como fecha de entrada en vigor prevista de los dos instrumentos revisados el 1 de julio de 2010 a fin de disponer de suficiente tiempo para llevar a cabo la actualización de las directrices afectadas y para elaborar nuevas directrices con el fin de lograr una implantación sin problemas.

4.3 El Comité también recordó que el MEPC 58 había aprobado el mandato para el Subcomité BLG, el cual comprendía actualizar y elaborar directrices y examinar la necesidad de disponer de más orientación respecto de varias cuestiones relacionadas con la implantación del Anexo VI revisado del Convenio MARPOL y el Código Técnico sobre los NO_x 2008.

Directrices y orientaciones en virtud del Anexo VI del Convenio MARPOL y el Código Técnico sobre los NO_x

4.4 El Comité tomó nota de que en marzo de 2009 el BLG 13 había examinado las directrices y orientaciones en virtud del Anexo VI revisado del Convenio MARPOL, ordenadas por prioridades de conformidad con sus fechas pertinentes de entrada en vigor y los plazos necesarios de ejecución. El BLG 13 ultimó textos de enmienda a *cuatro* directrices existentes (Directrices revisadas para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC para el Anexo VI revisado del Convenio MARPOL; Directrices para la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Anexo VI revisado del Convenio MARPOL; Directrices para la vigilancia del contenido medio de azufre a escala mundial del fueloil residual; y Directrices relativas al muestreo del fueloil para determinar el cumplimiento de lo dispuesto en el Anexo VI del Convenio MARPOL) y elaboró nuevas Directrices para la elaboración de planes de gestión de los COV para los buques tanque. El BLG 13 asimismo concluyó *tres* proyectos de circulares MEPC que tratan de los siguientes temas: el uso adecuado del Código Técnico sobre los NO_x para los motores del Nivel I; definiciones sobre el uso de la fórmula de eficacia en función de los costos para los motores existentes; e información técnica para ayudar a la elaboración de los planes de gestión de los COV (MEPC 59/10/3 y MEPC 59/10/3/Add.1).

4.5 El Comité también tomó nota de que, a solicitud del BLG 13, el Subcomité FSI, en su 17º periodo de sesiones de abril de 2009, había examinado dos series directrices actualizadas (Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC a efectos del Anexo VI revisado del Convenio MARPOL; y Directrices para la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Anexo VI revisado del Convenio MARPOL) y acordó remitirlas al presente periodo de sesiones para que se examinaran con miras a su adopción.

4.6 Tras un breve debate, el Comité acordó encargar al Grupo técnico que examinara las directrices y los proyectos de circulares MEPC y que los ultimara con miras a su adopción durante el presente periodo de sesiones.

Directrices sobre los sistemas de limpieza de los gases de escape (EGCS)

4.7 El Comité recordó que el MEPC 57 había acordado remitir los criterios provisionales para la descarga del agua de lavado (sección 10 de las Directrices sobre los EGCS) al GESAMP para que los examinara y presentara observaciones al respecto. Las conclusiones preliminares del GESAMP se presentaron al Comité, en su último periodo de sesiones, en el documento MEPC 58/5/5, en el cual el GESAMP solicitó aclaraciones sobre ciertos aspectos concretos, y el MEPC 58 llegó a un acuerdo sobre una respuesta que se remitió al GESAMP, la cual contenía aclaraciones y nuevas contribuciones.

4.8 El Comité tomó nota de que el BLG 13 había examinado brevemente las Directrices sobre los EGCS (resolución MEPC.170(57)) basándose en el documento MEPC 58/5/8 (Islas Marshall e ICS), en el cual se proponen enmiendas a las Directrices teniendo en cuenta el Anexo VI revisado del Convenio MARPOL.

4.9 La delegación de Noruega señaló, con el apoyo de otras delegaciones, que el asesoramiento del GESAMP sobre los criterios provisionales para la descarga del agua de lavado para los sistemas LGE presentado en el documento MEPC 59/4/19 contenía ciertos puntos de principio que justificaban que el Comité llevara a cabo un examen a fondo de la regla 4.4 (Equivalentes) del Anexo VI del Convenio MARPOL y del artículo 195 de la CONVEMAR (Deber de no transferir daños o peligros ni transformar un tipo de contaminación en otro). En

vista de que urgía concluir el proyecto de directrices revisadas sobre los sistemas de limpieza de los gases de escape, se sugirió la siguiente serie de pasos:

- .1 revisión y adopción de las Directrices revisadas sobre los EGCS en el presente periodo de sesiones;
- .2 establecimiento de un proceso que permita llevar a cabo una revisión detallada de las recomendaciones del GESAMP; y
- .3 nuevo examen de las Directrices revisadas sobre los EGCS a la luz de los resultados del proceso de examen indicado en el apartado .2 *supra*.

4.10 La delegación de las Islas Cook observó que en la regla 4 del Anexo VI revisado del Convenio MARPOL se permite a las Administraciones aceptar métodos de cumplimiento alternativos y opinó que el Grupo técnico debería tener esto en cuenta y no utilizar el asesoramiento del GESAMP de limitar el uso de métodos alternativos siempre y cuando éstos cumplan lo dispuesto en la regla 4.4. La delegación de Arabia Saudita respaldó esta opinión.

4.11 El Comité acordó encomendar al Grupo técnico que tuviera a bien:

- .1 continuar con el examen de las Directrices revisadas sobre los EGCS a fin de ultimarlas en el presente periodo de sesiones, basándose en el asesoramiento del GESAMP sobre los criterios de descarga del agua de lavado y en los documentos MEPC 59/4/31 (Finlandia) y MEPC 59/10/5 (IMarEST), que contienen propuestas técnicas relacionadas con las Directrices sobre los EGCS; y
- .2 elaborar recomendaciones sobre un proceso para efectuar un nuevo examen de las Directrices revisadas sobre los EGCS teniendo en cuenta algunos de los puntos señalados por el GESAMP.

Propuesta para designar una zona de control de las emisiones en las aguas costeras de los Estados Unidos y el Canadá

4.12 Las delegaciones de los Estados Unidos y el Canadá propusieron, en los documentos MEPC 59/6/5 y MEPC 59/INF.13, la designación, antes de la entrada en vigor del Anexo VI revisado del Convenio MARPOL, de una zona de control de las emisiones (ECA) para ciertos tramos de las aguas costeras de los Estados Unidos y el Canadá, incluidas partes de Hawaii, en las cuales se controlarían los NO_x, los SO_x y las emisiones de materia particulada. Las delegaciones invitaron al Comité a que aprobara, en el presente periodo de sesiones, el proyecto de enmiendas a las reglas 13.6 y 14.3 del Anexo VI del Convenio MARPOL para la ECA propuesta, con miras a adoptarlo durante el MEPC 60.

4.13 Dado que Canadá era coautor del documento sobre la ECA propuesta y que se habían planteado preguntas sobre su ratificación del Anexo VI del Convenio MARPOL, la delegación del Canadá informó de los avances que dicho país estaba haciendo al respecto. La declaración de la delegación se incluye en el anexo 4 del presente informe.

4.14 La delegación de China declaró que no estaba en situación de respaldar la propuesta de los Estados Unidos y el Canadá por los motivos siguientes:

- .1 la propuesta abarcaba *todas* las aguas de navegación a lo largo de los litorales de los Estados Unidos y el Canadá y no estaba demostrada la necesidad de dicha cobertura "general";
- .2 la designación de una ECA de ese tamaño podría sentar un precedente que tal vez suponga que, en el futuro, todos los océanos del mundo se conviertan en ECA; y
- .3 la demanda de combustibles marinos de bajo contenido de azufre sería muy superior a la oferta en el futuro próximo.

4.15 No obstante, una gran mayoría de las delegaciones que hicieron uso de la palabra manifestaron su apoyo, en principio, a la zona de control de las emisiones propuesta, dado que ésta se ajusta a lo dispuesto en el apéndice III del Anexo VI del Convenio MARPOL. Se plantearon los puntos siguientes para que se examinen y aclaren a fondo cuando se estudie detalladamente la propuesta:

- .1 en respuesta a las observaciones sobre la ECA propuesta, que cubre todas las aguas costeras hasta 200 millas marinas de la línea de base territorial, se aclaró que la distancia propuesta estaba basada en un análisis científico y su intención no era corresponder a una distancia ZEE;
- .2 debería aclararse mejor la posición del archipiélago de San Pedro y Miquelón, un territorio francés frente a la costa oriental del Canadá situado dentro de la ECA propuesta, dado que no se habían mantenido consultas plenas con Francia sobre el particular;
- .3 convendría investigar la ganancia/pérdida incremental en cuanto a protección añadida entre el establecimiento de una ECA de 150 o de 200 millas marinas;
- .4 debería evaluarse con cuidado la disponibilidad de combustibles marinos de bajo contenido de azufre fuera de los Estados Unidos y el Canadá para no influir negativamente en los buques que viajen a través de la ECA propuesta;
- .5 debería examinarse la posibilidad de que el suministro de combustibles marinos de bajo contenido de azufre adicionales resultantes de la ECA propuesta se traduzcan en una cantidad mayor de emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de las refinerías;
- .6 debería determinarse si el costo adicional de los combustibles que deben utilizarse en las ECA supone que se pase del transporte marítimo a un transporte menos ecológico por tierra;
- .7 los defensores de las ECA pueden elegir libremente su tamaño, siempre que demuestren que se cumplen todos los criterios del Anexo VI del Convenio MARPOL;
- .8 se planteó la pregunta de si los países que no son Parte en el Anexo IV del Convenio MARPOL, como es el caso del Canadá, podrían proponer enmiendas al mismo. Se tomó nota de que una situación parecida de las SECA del mar del Norte y del mar Báltico no había obstaculizado los procesos de designación de dichas áreas en virtud del Anexo VI anterior; y

- .9 el carácter amplio y detallado de la propuesta y de los materiales de apoyo establece un listón de referencia elevado para cualquier propuesta futura sobre una ECA.

4.16 A invitación del Presidente, el representante de la Oficina Jurídica de la OMI expresó las opiniones siguientes sobre las cuestiones jurídicas planteadas. A partir del examen de los precedentes, el Comité podría examinar y adoptar una propuesta de enmienda, *siempre que* la adopción tenga lugar *después* de la fecha en la que el Anexo VI revisado se considere aceptado (1 de enero de 2010) y *siempre que además* la enmienda no entre en vigor *antes* de la fecha de entrada en vigor del Anexo VI revisado (1 de julio de 2010). Con respecto a la cuestión de si un Estado que no sea Parte en el Anexo VI pueda presentar una propuesta conjunta de una nueva ECA, la Oficina Jurídica no veía que este asunto presentara impedimento jurídico alguno como indicación de apoyo a la propuesta, pero opinó que un Estado que no sea Parte en el Anexo VI no debería aplicar la ECA hasta que se constituya en Parte.

4.17 El Comité acordó remitir la propuesta de los Estados Unidos/Canadá al Grupo técnico para que éste continuase examinándola teniendo en cuenta las observaciones mencionadas *supra* y, en particular:

- .1 la disponibilidad de combustibles marinos de bajo contenido de azufre y sus consecuencias; y
- .2 la posición del archipiélago de San Pedro y Miquelón como territorio francés situado dentro de la ECA propuesta.

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

4.18 El Comité tomó nota de la información sobre la vigilancia del contenido de azufre para el año 2008 que figura en el documento MEPC 59/4/1. En 2008, el contenido medio de azufre de los fueloil residuales era del 2,37 %, lo que representa una reducción de 0,05 % en comparación con el año previo, es decir, el año 2007 (2,42 %). El contenido medio de azufre se calculó basándose en pruebas efectuadas con un número de muestras y no en la cantidad real de fueloil tomado por los buques. Se señaló que esta disminución podría deberse a que los buques tomaron cantidades menores de fueloil de bajo contenido de azufre para su consumo dentro de una zona de control de las emisiones de azufre y que se llevaron a cabo pruebas más frecuentes con fueloil de bajo contenido de azufre a fin de garantizar el cumplimiento. Ambos factores podrían resultar en un aumento del número de muestras de bajo contenido de azufre y, en consecuencia, en un nivel medio inferior del contenido de azufre en el Programa de vigilancia del azufre y no indicar que, de hecho, el contenido de azufre a escala mundial había descendido.

4.19 El Comité también tomó nota de que el BLG 13 había planteado al Comité la cuestión de si se debería continuar con la vigilancia del contenido medio de azufre a escala mundial o si debería expandirse al contenido de azufre de todos los combustibles.

4.20 El Comité acordó remitir esta propuesta al Grupo técnico para que la continúe examinando.

Vigilancia de la oferta y la demanda de los fueloil marinos

4.21 El Comité examinó el documento MEPC 59/4/6 (ICS, OCIMF, BIMCO e INTERCARGO) en el que se propone constituir un grupo de trabajo por correspondencia que se encargue de elaborar una estrategia para hacer una vigilancia de la oferta y la demanda de los combustibles líquidos en

virtud del Anexo VI del Convenio MARPOL antes del examen oficial que se llevará a cabo en 2018. La propuesta también contenía un proyecto de mandato para el grupo de trabajo por correspondencia propuesto. Al presentar el documento, se señaló que la línea de acción propuesta no tenía por objetivo enmendar las prescripciones sobre emisiones del Anexo VI revisado del Convenio MARPOL.

4.22 La IPIECA apoyó esta propuesta en el documento MEPC 59/4/42, y opinó que el mecanismo para llevar a cabo el examen de 2018 debería evaluarse adecuadamente antes de la fecha de examen oficial, dada la complejidad de las actividades de refino y las dificultades inherentes en predecir la oferta y la demanda de combustibles. La IPIECA sugirió la inclusión de puntos adicionales en el proyecto de mandato.

4.23 Varias delegaciones se manifestaron a favor de constituir un grupo de trabajo por correspondencia que se encargue de elaborar una evaluación útil para los combustibles líquidos antes del examen oficial en 2018. Otras delegaciones opinaron que sería prematuro constituir dicho Grupo en este momento.

4.24 Ante la polarización de las opiniones respecto de esta cuestión, el Comité acordó no constituir un Grupo de trabajo por correspondencia en este momento y decidió mantener los documentos MEPC 59/4/6 y MEPC 59/4/42 en suspenso, para examinarlos en un futuro periodo de sesiones.

Especificaciones de fueloil para usos marinos

4.25 El Comité recordó que el MEPC 57 había invitado a la ISO a que elaborara recomendaciones, que la Organización debería examinar, en relación con una especificación de fueloil, con recomendaciones sobre los parámetros específicos relacionados con la calidad del aire, la seguridad del buque, el rendimiento del motor y la salud de la tripulación, con valores concretos para cada parámetro.

4.26 El Comité acogió favorablemente el asesoramiento de la ISO, presentado en el documento MEPC 59/4/3, en el cual se responde a la solicitud del MEPC 57 y se presentan los resultados del examen de las especificaciones del fueloil respecto de los parámetros del combustible y los valores límite generales en relación con la calidad del aire, la seguridad del buque, el rendimiento del motor y la salud de la tripulación. La ISO informó de que, en 2010, llevaría a cabo otros exámenes de las especificaciones de los combustibles marinos en las cuales analizaría el efecto de los componentes de origen biológico de los combustibles marinos, los cuales podrían resultar en problemas de manejo y almacenamiento. La ISO también informó de que la OMI debería examinar medidas de orden operacional o técnico para mitigar el riesgo de que los fueloil marinos liberen gas H₂S.

4.27 El Comité tomó nota de un estudio relacionado con la repercusión de las emisiones de los buques en el cambio climático y en la calidad del aire, presentado por los Estados Unidos (MEPC 59/INF.15).

4.28 La delegación del Japón señaló que las especificaciones de fuel oil y el valor límite general que figuran en el anexo 2 del documento MEPC 59/4/3 (ISO) suponían ciertos problemas para los valores límites que se derivan de las normas ISO existentes; que en el documento se mencionaba un número menor de categorías de fueloil (solamente de fueloil destilados y fueloil residuales) que las que figuran en el Anexo VI revisado del Convenio MARPOL; y que las características sobre calidad de ignición no estaban completas.

4.29 El Comité acordó remitir las propuestas de la ISO (MEPC 59/4/3) junto con las observaciones *supra*, al Grupo de técnico para que éste dé asesoramiento sobre las medidas a tomar.

Alimentación eléctrica desde tierra a los buques en puerto

4.30 El Comité tomó nota de la información presentada por la ISO en el documento MEPC 59/4/11 en relación con la labor de normalización que están efectuando la ISO y la CEI respecto de la alimentación eléctrica desde tierra a los buques en puerto (suministro eléctrico en puerto). La ISO y la CEI aprobaron la publicación del documento sobre alimentación eléctrica desde tierra como una especificación disponible al público (PAS) que se publicará en el futuro próximo.

Constitución del Grupo técnico sobre las zonas de control de las emisiones y otras cuestiones relacionadas con el Anexo VI del Convenio MARPOL

4.31 El Comité constituyó del Grupo técnico sobre las zonas de control de las emisiones y otras cuestiones relacionadas con el Anexo VI del Convenio MARPOL y le asignó el siguiente mandato:

"Teniendo en cuenta los documentos presentados y las observaciones pertinentes del Pleno, se encarga al Grupo técnico lo siguiente:

- .1 examinar y concluir los textos de las siguientes directrices:
 - .1 enmiendas a las Directrices revisadas para efectuar reconocimientos de conformidad con el Sistema armonizado de reconocimientos y certificación (resolución MEPC.128(53));
 - .2 Directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Anexo VI del Convenio MARPOL (resolución MEPC.129(53));
 - .3 Directrices relativas al muestreo del fueloil para determinar el cumplimiento de lo dispuesto en el Anexo VI del Convenio MARPOL (resolución MEPC.96(47));
 - .4 Directrices para la vigilancia del contenido medio de azufre a escala mundial del fueloil residual suministrado para uso a bordo de los buques (resolución MEPC.82(43));
 - .5 Directrices sobre los sistemas de limpieza de los gases de escape (resolución MEPC.170(57)); y
 - .6 Directrices para la elaboración de un plan de gestión de los COV, prescrito por la regla 15.6;
- .2 examinar y ultimar los textos de los siguientes proyectos de circulares MEPC:
 - .1 Definiciones de los elementos de la fórmula de eficacia en función de los costos que aparecen en la regla 13.7.5 del Anexo VI revisado del Convenio MARPOL;

- .2 Directrices para la aplicación del Código Técnico sobre los NO_x en relación con la certificación y las modificaciones de los motores del Nivel I;
- .3 Información técnica sobre los sistemas y su funcionamiento para facilitar la elaboración de planes de gestión de los COV;
- .3 examinar la propuesta de los Estados Unidos y el Canadá de designar una ECA y elaborar un proyecto de texto de enmienda de las reglas 13 y 14 del Anexo VI del Convenio MARPOL basándose en el anexo 4 del documento MEPC 59/6/5;
- .4 examinar la conveniencia de proseguir con la vigilancia del contenido medio de azufre a escala mundial de los combustibles residuales o de ampliarla al contenido de azufre de todos los combustibles;
- .5 evaluar el informe de la ISO (MEPC 59/4/3) y examinar si es necesario que la Organización adopte medidas adicionales sobre las especificaciones del fueloil para usos marinos; y
- .6 presentar un informe por escrito al Pleno a fin de que se examinen y adopten estas enmiendas el jueves 16 de julio de 2009."

Medidas adoptadas por el Comité respecto del informe del Grupo técnico

4.32 Tras examinar el informe del Grupo técnico sobre las zonas de control de las emisiones y otras cuestiones relacionadas con el Anexo VI del Convenio MARPOL (MEPC 59/WP.10 y MEPC 59/WP.10/Add.1), que se reunió del 14 al 16 de julio de 2009 bajo la presidencia del Sr. Zafrul Alam (Singapur), el Comité aprobó el informe en general y, en particular:

- .1 **adoptó** las enmiendas a las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el Sistema armonizado de reconocimientos y certificación a los efectos del Anexo VI revisado del Convenio MARPOL, mediante la resolución MEPC.180(59) cuyo texto figura en el anexo 5;
- .2 **adoptó** las Directrices revisadas sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Anexo VI revisado del Convenio MARPOL, mediante la resolución MEPC.181(59) cuyo texto figura en el anexo 6;
- .3 **adoptó** las Directrices relativas al muestreo del fueloil para determinar el cumplimiento de lo dispuesto en el Anexo VI revisado del Convenio MARPOL, 2009, mediante la resolución MEPC.182(59) cuyo texto figura en el anexo 7;
- .4 **adoptó** las Directrices para la vigilancia del contenido medio de azufre a escala mundial del fueloil residual suministrado para uso a bordo de los buques, 2009, mediante la resolución MEPC.183(59) cuyo texto figura en el anexo 8;
- .5 **refrendó** la recomendación del Grupo técnico de que se debería encargar al BLG 14 que inicie la revisión de las Directrices de 2009 con el objeto de abordar la cuestión de la ampliación a todos los combustibles marinos, asignándole 2010 como fecha de ultimación, de acuerdo con el siguiente mandato:

- "1 examinar y recomendar modificaciones con respecto a las Directrices de 2009 para la vigilancia del contenido medio de azufre de los combustibles abarcados por el Anexo VI revisado del MARPOL 73/78, teniendo en cuenta la cantidad (en toneladas métricas) de cada entrega de combustible y teniendo en cuenta la agrupación en distintos límites de azufre según se exige en la regla 14.2; y
- .2 recomendar si los combustibles con contenido bajo de azufre según la nota de entrega de combustible deberían vigilarse por separado y cómo puede realizarse esta vigilancia."
- .6 **adoptó** las Directrices revisadas sobre los sistemas de limpieza de los gases de escape mediante la resolución MEPC.184(59), cuyo texto figura en el anexo.9;
- Al adoptar esta medida el Comité también convino en que los criterios provisionales para la descarga del agua de lavado deberían revisarse en el futuro a medida que estén disponibles más datos sobre el contenido de la descarga y sus efectos, teniendo en cuenta el asesoramiento proporcionado por el GESAMP (MEPC 59/4/19).
- .7 **adoptó** las Directrices para la elaboración de un plan de gestión de los COV, mediante la resolución MEPC.185(59) cuyo texto figura en el anexo 10;
- .8 **aprobó** la circular MEPC.1/Circ.678 (MEPC 59/WP.10, anexo 7) sobre las definiciones de la fórmula de los costes en función de la eficacia que figura en la regla 13.7.5 del Anexo VI revisado del Convenio MARPOL;
- .9 **aprobó** la circular MEPC.1/Circ.679 (MEPC 59/WP.10, anexo 8), relativas a la aplicación del Código Técnico sobre los NO_x en relación con la certificación y las modificaciones de los motores del nivel I;
- .10 **aprobó** la circular MEPC.1/Circ.680 (MEPC 59/WP.10, anexo 9) sobre la información técnica relativa a los sistemas y el funcionamiento para ayudar en la elaboración de planes de gestión de los COV;
- .11 **tomó nota** de que el Grupo técnico había determinado que la ECA propuesta para las aguas costeras de los Estados Unidos y el Canadá cumplía los criterios del apéndice III del Anexo VI del Convenio MARPOL;
- .12 **tomó nota** de que la extensión de la ECA propuesta se determinó aplicando los criterios del apéndice III, y que no estaba basada en las dimensiones de las zonas económicas exclusivas de los proponentes ni vinculada de manera alguna con éstas;
- .13 **aprobó** la propuesta de designar una ECA en las aguas costeras de los Estados Unidos y el Canadá y los proyectos de enmienda al Anexo VI revisado del Convenio MARPOL, que figuran en el anexo 11, con miras a su adopción en el MEPC 60, teniendo en cuenta las observaciones del Grupo técnico;

Al tomar las medidas anteriores relativas a la ECA propuesta el Comité tomó nota de las aclaraciones proporcionadas por la delegación de los Estados Unidos sobre el documento MEPC 59/WP.10, según se indican a continuación:

el párrafo 3.24.6 debería decir:

"los autores de la propuesta confirmaron que las disposiciones sobre equivalencias en virtud de la regla 4, en particular la tecnología de reducción, se aplicarían a los viajes de los buques que naveguen en la ECA propuesta, incluidas las travesías en las aguas interiores de los Estados Unidos y Canadá".

el párrafo 3.24.10 debería decir:

"la delegación de los Estados Unidos afirmó que si se utiliza la tecnología para reducir el contenido de azufre todos sus Estados tendrán derecho, en virtud de la ley actual, de exigir reglamentación **adicional** sobre la calidad del agua para la descarga del agua de lavado que vaya más allá de la norma nacional. La delegación declaró que el Gobierno de los Estados Unidos *intentaría* colaborar con los Estados para garantizar que se elabore una norma para efluentes armonizada".

A este respecto, la delegación de Francia confirmó que su país se uniría a la ECA propuesta en nombre del archipiélago de San Pedro y Miquelón. El Gobierno de Francia cooperará plenamente con los Estados Unidos y el Canadá en las próximas etapas del procedimiento.

Las delegaciones de los Estados Unidos y el Canadá acogieron favorablemente la declaración de la delegación de Francia. La inclusión en la ECA propuesta de las aguas del territorio francés de San Pedro y Miquelón sólo supondría un ajuste muy pequeño de la propuesta ya que este territorio está totalmente rodeado por la ECA propuesta. El transporte marítimo internacional en esa zona transita en dirección o en procedencia de los Estados Unidos y el Canadá, y este tráfico y las emisiones conexas ya se habían tenido en cuenta en la ECA propuesta. Las delegaciones se alegran de colaborar con Francia en el establecimiento de la ECA en las aguas costeras de Norte América.

- .14 **aprobó** la recomendación del Grupo técnico de aplazar el refrendo de los parámetros y características para las especificaciones del fueloil para usos marinos hasta un futuro periodo de sesiones del MEPC; y
- .15 **invitó** a la ISO a que continúe proporcionando asesoramiento, teniendo en cuenta las preocupaciones planteadas por el Grupo técnico.

Al tomar esta última medida el Comité tomó nota de que el representante de la ISO aceptaba las conclusiones generales del Comité y del Grupo técnico pero rechazaba la declaración de INTERTANKO de que la actual propuesta de la ISO de un valor límite de 2mg/kg de H₂S para los los fueloils residuales o los fueloils destilados "no era aceptable dado que no era adecuado comercializar un producto que presente riesgos" (MEPC 59/WP.10, párrafo 3.35). El representante de la ISO indicó al Comité que su organización había propuesto una medición y límites que

controlan el H₂S en la fase líquida a un nivel que se puede alcanzar con la tecnología de prueba actual. En opinión del Grupo de trabajo de la ISO, este era el modo más adecuado de determinar la cantidad total de H₂S en un fueloil y constituía una base fiable sobre la que se podía fijar un límite de especificación.

El representante de la ISO reconoció que el límite de H₂S que su organización ha propuesto no convertía en seguro al combustible. Los métodos de prueba actuales, por los que se determina el contenido de H₂S en la fase líquida, no pueden garantizar que no se vaya a liberar H₂S gas durante el almacenamiento y manipulación a bordo. Por este motivo, la ISO había pedido a la OMI que examinara otras medidas (de orden operacional o técnico) a fin de mitigar el riesgo de que los fueloil para usos marinos liberen gas de H₂S (MEPC 59/4/3, párrafo 11). Por consiguiente, le incumbiría a la OMI determinar el nivel de riesgo asociado a la presencia de H₂S en los fueloils a bordo de los buques. Por ejemplo, los combustibles que se suministran a los buques no deberían generar más 100 ppm de H₂S en los tanques de combustible. Esto requeriría que la ISO elabore una especificación de fueloil que cumpla este requisito. La ISO estaba en buenas condiciones de llevar a cabo esa función y, por consiguiente, la ISO acogería favorablemente recibir orientaciones de la OMI al respecto.

PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA OCASIONADA POR LOS BUQUES – CUESTIONES RELACIONADAS CON LOS GASES DE EFECTO INVERNADERO (GEI)

4.33 El Comité recordó que, en su último periodo de sesiones, había examinado el informe de la reunión interperiodos del Grupo de trabajo (GHG-WG 1) y había acordado que se celebrase una segunda reunión interperiodos con objeto de avanzar debidamente en la elaboración de las medidas de reducción técnicas y operacionales, con objeto de que estuvieran listas para su ultimación en el periodo de sesiones actual. El MEPC 58 había aprobado el mandato de la segunda reunión interperiodos (GHG-WG 2), que se celebró en la sede de la OMI a mediados de marzo de 2009. El Comité tomó nota de que los resultados del GHG-WG 2 constituirían, junto con los documentos con observaciones al respecto, el punto de partida de los debates sobre las medidas técnicas y operacionales en el presente periodo de sesiones.

4.34 El Comité recordó también que el MEPC 58 había tomado nota con agradecimiento de la presentación por el coordinador del consorcio internacional contratado para realizar la actualización del Estudio de la OMI sobre los gases de efecto invernadero de 2000, quien ofreció un resumen de las conclusiones principales de la fase 1 del Estudio sobre las emisiones de GEI procedentes de los buques. El Comité tomó nota de que el periodo de sesiones actual se beneficiaría del estudio finalizado, titulado: Segundo Estudio de la OMI sobre los GEI (2009).

4.35 El Comité recordó que, por falta de tiempo, el MEPC 58 no había podido examinar todos los documentos sobre las cuestiones relacionadas sobre los GEI y que los nueve documentos enumerados en el párrafo 5 del documento MEPC 59/4/18 (Secretaría) se habían dejado para el periodo de sesiones actual.

4.36 Finalmente, el Comité recordó que el MEPC 58 había acordado mantener en el periodo de sesiones actual un debate profundo sobre las medidas de mercado para reducir las emisiones y tomó nota de que se había asignado un plazo de tiempo adecuado.

Documentos técnicos que debía examinar el Grupo de trabajo

4.37 El Comité acordó que ninguno de los documentos técnicos se presentaría en el Pleno y que éstos se remitirían directamente al Grupo de trabajo tras un breve debate en el Pleno que se limitaría a ofrecer las necesarias instrucciones al Grupo de trabajo, y que el Grupo de trabajo examinaría en primer lugar los siguientes documentos relacionados con el índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI), el plan de gestión energética del buque (SEMP) y el indicador operacional de la eficiencia energética (EEOI):

MEPC 59/4/2	Secretaría
MEPC 59/4/10	SIGTTO;
MEPC 59/4/12	CLIA;
MEPC 59/4/13	ICS;
MEPC 59/4/14	Canadá, Estonia, Finlandia, Noruega y Suecia;
MEPC 59/4/20	China;
MEPC 59/4/21	China;
MEPC 59/4/22	República de Corea;
MEPC 59/4/23	Finlandia y Suecia;
MEPC 59/4/27	IACS;
MEPC 59/4/28	CLIA;
MEPC 59/4/29	CLIA;
MEPC 59/4/30	Estados Unidos;
MEPC 59/4/33	Estados Unidos y Japón;
MEPC 59/4/36	Japón y Noruega;
MEPC 59/4/37	Suecia;
MEPC 59/4/38	CESA;
MEPC 59/4/39	República de Corea;
MEPC 59/4/41	Islas Marshall;
MEPC 59/4/43	INTERTANKO (excepto los párrafos 7 a 10, que tratan de las medidas de mercado);
MEPC 59/4/44	IACS; y
MEPC 59/4/49	Secretaría.

Documentos informativos

4.38 El Comité tomó nota de los siguientes documentos informativos:

MEPC 59/INF.5	Secretaría	<i>Ministerial Conference on global environment and energy in transport</i>
MEPC 59/INF.9	ICS	<i>Greenhouse Gas – Market-based Instruments</i>
MEPC 59/INF.11	Australia y los Países Bajos (coordinadores del Grupo de trabajo por correspondencia)	<i>Received submissions by the coordinators of the Intersessional Correspondence Group on Greenhouse Gas Related Issues</i>

MEPC 59/INF.15	Estados Unidos	<i>Study Pertaining to Ship Emissions' Impact on Climate Change and Air Quality</i>
MEPC 59/INF.19	OCIMF	<i>Introduction of Energy Efficiency and Fuel Management Document</i>
MEPC 59/INF.27	Japón	<i>Detailed information on the prospect of energy efficiency improvement of new ships</i>

4.39 Se encargó al Grupo de trabajo que tuviera en cuenta la información recogida en los documentos enumerados *supra* durante su labor, según procediera.

Aplazamiento de los debates sobre los aspectos jurídicos y las cuestiones relativas a la aplicación hasta el MEPC 60

4.40 Tras una propuesta de su Presidente, el Comité acordó que todos los documentos y los debates sobre el tipo de instrumento jurídico y las cuestiones relativas a la aplicación, en su totalidad, se dejaran para próximos periodos de sesiones, en los que las cuestiones se examinarían teniendo en cuenta los resultados de la CP 15, que ya se conocerían en ese momento. Se aplazaron al MEPC 60 los siguientes documentos:

MEPC 58/4/15	Reino Unido;
MEPC 58/4/16	Alemania, Australia, Canadá, Dinamarca, Estados Unidos, Islas Marshall, Japón, Noruega y Panamá;
MEPC 58/4/17	Estados Unidos;
MEPC 58/4/18	Chipre;
MEPC 58/4/20	Secretaría;
MEPC 58/4/23	Australia;
MEPC 58/4/31	Brasil;
MEPC 58/4/32	China e India;
MEPC 59/4/16	República Islámica del Irán;
MEPC 59/4/26	Alemania, Francia y Noruega (las partes que tratan de la forma del instrumento jurídico y de las cuestiones de aplicación); y
MEPC 59/INF.26	Japón y Noruega.

Orden del debate

4.41 Tras una propuesta formulada por el Presidente, el Comité acordó celebrar el debate sobre los gases de efecto invernadero tal como se indica a continuación:

- .1 las propuestas del Presidente para seguir avanzar en la cuestión;
- .2 el Segundo Estudio de la OMI sobre los gases de efecto invernadero (2009);
- .3 las reuniones de las CMNUCC y el proceso de negociación en curso;

- .4 las instrucciones necesarias para el Grupo de trabajo sobre las emisiones de los gases de efecto invernadero procedentes de los buques acerca de las medidas de reducción técnicas y operacionales (el EEDI, el SEMP y el EEOI);
- .5 el debate a fondo sobre las medidas de reducción de mercado; y
- .6 el mandato del Grupo de trabajo.

Propuestas del Presidente para avanzar en el futuro

4.42 El Comité examinó el documento MEPC 59/4/9 (Presidente), que contiene las propuestas para asegurar que la labor de la OMI sobre el control de las emisiones de gases de efecto invernadero ocasionadas por el transporte marítimo internacional avanzaban de manera satisfactoria. A partir de los avances positivos alcanzados en cuanto a las medidas de reducción técnicas y operacionales, el Presidente había realizado consultas informales a una serie de países al elaborar sus propuestas. La finalidad del documento no era evitar deliberaciones o decisiones, sino dirigir el proceso hacia un debate centrado y estructurado. Sería muy deseable que el Comité alcanzara varios acuerdos sobre las medidas técnicas y operacionales, de manera que la OMI estuviera en situación de avanzar en su labor de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero ocasionadas por el transporte marítimo internacional.

Intervención del Secretario General

4.43 El Comité tomó nota con agradecimiento de una intervención del Secretario General, en la que éste subrayó que el Comité había llegado a una etapa crucial en sus deliberaciones sobre las emisiones de gases de efecto invernadero y dio las gracias al Presidente por haber presentado sus propuestas para avanzar. Señaló también que correspondía al Comité hacer todo lo posible para poner freno al cambio climático y al calentamiento mundial. El Secretario General recordó que el Consejo había refrendado y respaldado en su 102º periodo de sesiones una declaración del Presidente del Comité sobre la conveniencia de que el Comité se centrara en dos tareas concretas:

- .1 ultimar su labor técnica sobre la mejora de las eficiencias energéticas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques; y
- .2 avanzar en el debate sobre las medidas de mercado previstas en el plan de trabajo sobre los gases de efecto invernadero del Comité adoptado en 2006.

Señaló también que el Comité debería establecer acuerdos, con determinación y por consenso, sobre los diversos tipos de medidas técnicas y operacionales, de modo que la situación de la labor técnica de la OMI sobre las mejoras de la eficiencia energética de los buques mercantes pueda presentarse a la Conferencia de Copenhague de manera clara e inequívoca. Un mensaje firme y claro de que la Organización tenía la voluntad y la capacidad de estar a la altura de los esfuerzos mundiales para luchar contra el cambio climático cumpliendo en todos los aspectos de las reducciones de emisiones de gases de efecto invernadero generados por los buques dejaría claro a todos los interesados, en Copenhague, que la OMI y la comunidad marítima estaban plenamente comprometidas con los objetivos de la Conferencia, y que por consiguiente, en su momento, dispondrían de un régimen de control que permitiría alcanzar las reducciones necesarias en cuanto a emisiones.

El Secretario General declaró que, al avanzar lo más posible en el debate sobre las medidas de mercado en el presente periodo de sesiones, el Comité disponía de una oportunidad única para demostrar al mundo que también podía confiarse en la OMI, como único órgano normativo mundial competente en el ámbito del transporte marítimo internacional, para aportar, de manera eficiente y eficaz, la solución (o soluciones) financiera necesaria para que el transporte marítimo internacional se mantuviera en sintonía con los objetivos generales que habían de acordarse internacionalmente.

El Secretario General repitió la petición que había realizado en su discurso inaugural, dirigida a todas las delegaciones, para que hicieran todo lo posible en el presente periodo de sesiones con objeto de avanzar rápida y satisfactoriamente en las cuestiones urgentes que estaban tratándose, tal como esperaba el Consejo y, a tal fin, tuvieran en cuenta la sabiduría del Presidente, el cual sólo tenía un objetivo en mente al presentar sus propuestas para seguir avanzando en lo que no sólo era una cuestión muy compleja y delicada sino también de dimensiones sin precedentes por lo que respecta al impacto potencialmente devastador sobre la supervivencia del planeta, y que era ayudar al Comité a adoptar decisiones responsables que fueran aceptables para todos.

Mensaje de vídeo del Secretario ejecutivo de la Secretaría de la CMNUCC, Sr. Yvo de Boer

4.44 El Comité tomó nota con satisfacción de la declaración del Secretario ejecutivo de la Secretaría de la CMNUCC, Sr. Yvo de Boer, que se retransmitió a través de un mensaje de vídeo. La declaración proporcionaba información sobre las negociaciones en curso de la CMNUCC sobre un régimen sobre el cambio climático para después de 2012 e indicaba claramente que se esperaba del Informe de la OMI para la CP 15. La declaración figura en el anexo 12 del presente informe.

Declaración de la delegación de China sobre cuestiones relacionadas con los gases de efecto invernadero

4.45 La delegación de China presentó una declaración por escrito sobre cuestiones relacionadas con los GEI. Según se solicitó, la declaración se reproduce en el anexo 13.

Ponencia del OCIMF

4.46 El Comité tomó nota de la ponencia del OCIMF recogida en el documento MEPC 59/4/9 en apoyo de las propuestas del Presidente para garantizar que la labor sobre el control de las emisiones de GEI producidas por el transporte marítimo internacional avanzara en el marco de la OMI. El OCIMF propugnaba que la OMI tenía la competencia y se encontraba en la situación adecuada para adoptar decisiones ecuanímes sobre la cuestión mundial de las emisiones del transporte marítimo internacional.

Debate

4.47 Una mayoría abrumadora de las delegaciones que intervinieron expresó su pleno apoyo a la manera de proceder propuesta por el Presidente en el documento MEPC 59/4/9, dado que se estimó que era un compromiso equilibrado teniendo en cuenta las preocupaciones de todos los países. Algunas delegaciones expresaron inquietud por el uso de la palabra "convenir" en el párrafo 7, temiendo que el texto implicaba que las medidas se hubieran aprobado o adoptado y tuvieran, por tanto, carácter obligatorio. Una delegación manifestó su preocupación por el establecimiento de un plan de trabajo para proseguir el examen de las medidas de mercado, tal

como se indicaba en el párrafo 11.1 del documento MEPC 59/4/9. Varios países destacaron que en el examen de las medidas de mercado debía respetarse el principio de la responsabilidad común pero diferenciada, y propuso la utilización de los fondos generados para proyectos de mitigación y adaptación en países en desarrollo y pequeños Estados insulares en desarrollo.

4.48 El Presidente aclaró que el uso de la palabra "convenir" indicaba que el Comité estaba satisfecho con la cuestión, pero antes de adoptar decisiones firmes y definitivas, precisaba las aportaciones de la experiencia adquirida a partir de la realización de pruebas y ensayos. El término "convenir" no significaba "aprobación" o "adopción" por parte del Comité. En virtud de los procedimientos habituales de la OMI, los términos "aprobación" y "adopción" indicaban que el Comité se encuentra en la etapa final de otorgar carácter definitivo a una medida, mientras que la palabra "convenir" no indicaba esto.

Conclusiones

4.49 El Comité acordó utilizar la propuesta del Presidente para estructurar la continuación del debate en el presente periodo de sesiones considerando que:

- .1 el uso de la palabra "convenir" no implicaba aprobación, adopción o decisión;
- .2 en periodos de sesiones anteriores se habían acordado medidas provisionales para mejorar la eficiencia energética (MEPC/Circ.471); y
- .3 en el presente periodo de sesiones no se abordarían las cuestiones de aplicación ni las relacionadas con el instrumento jurídico, sino que esas cuestiones se examinarían en el MEPC 60.

4.50 Por tanto, se pidió al Comité que tuviera a bien:

- .1 convenir en que las medidas técnicas y operacionales objeto de examen por la OMI antes de la CP 15 deberían clasificarse como medidas de eficiencia energética; y
- .2 examinar las recomendaciones de la reunión interperiodos del Grupo de trabajo (GHG-WG2) y llegar a un acuerdo sobre el índice de eficiencia energética de proyecto para buques nuevos, incluido el proyecto de niveles de referencia, y sobre el plan de gestión de la eficiencia energética para los buques nuevos y existentes, y reflejar claramente este acuerdo en el informe del periodo de sesiones.

4.51 En particular, se pidió al Comité que tuviera a bien:

- .1 convenir un índice de eficiencia energética de proyecto para los buques nuevos (la fórmula) y alentar a seguir realizando pruebas para determinar la solidez de la fórmula (el índice);
- .2 convenir la fórmula para establecer el nivel de referencia del índice y alentar a la realización de pruebas para determinar la solidez de la fórmula (en el periodo de sesiones actual no se fijará el nivel del índice alcanzado en relación con el nivel de referencia (el nivel de referencia));

- .3 convenir el plan de gestión de la eficiencia energética del buque para los buques nuevos y existentes (el plan de gestión); y
- .4 establecer esos acuerdos (el índice, el nivel de referencia, el plan de gestión) preferiblemente en circulares MEPC en las que se aliente a la aplicación voluntaria de las medidas y la continuación de las pruebas para determinar la solidez de dichas medidas, y en las que se solicite a los Estados Miembros y organizaciones que informen de su experiencia al MEPC 60.

4.52 El Presidente recomendó que el Comité indicara claramente en el informe del periodo de sesiones que:

- .1 ya se habían presentado propuestas al MEPC 58 para la publicación obligatoria de alguna de las medidas y que el Comité desearía recibir más propuestas sobre la aplicación de las medidas técnicas y operacionales en su próximo periodo de sesiones a fin de examinarlas cuidadosa y detalladamente y adoptar las oportunas decisiones, si es posible;
- .2 antes de la posible aprobación de las medidas relativas a la eficiencia energética debería llevarse a cabo un examen detallado de la solidez de tales medidas;
- .3 el Comité debería tener debidamente en cuenta, antes de tomar cualquier decisión con respecto a las medidas de eficiencia energética, los posibles impactos en el sector naviero, incluido pero sin limitarse a este, el impacto general sobre los sectores marítimos de los Estados en desarrollo; el Comité debía decidir el mejor modo de lograr esto; y
- .4 las recomendaciones de la resolución A.998(25): "Necesidad de creación de capacidad para elaborar e implantar nuevos instrumentos y enmendar los existentes", deberían cumplirse de manera obligatoria y el Comité debería reafirmar este aspecto en el informe de este periodo de sesiones.

Segundo Estudio de la OMI sobre los gases de efecto invernadero (2009)

4.53 El Comité recordó que en su último periodo de sesiones había tomado nota con agradecimiento de la ponencia hecha por el coordinador del consorcio internacional contratado para llevar a cabo la actualización del Estudio de la OMI sobre los GEI de 2000, que había presentado un resumen de las principales resultados de la fase 1 del Estudio actualizado. El Comité tomó nota que en el presente periodo de sesiones podría beneficiarse del Estudio completo ultimado que se había titulado: **Segundo Estudio de la OMI sobre los gases de efecto invernadero (2009)**.

4.54 El Comité recordó también que su 55º periodo de sesiones, celebrado en octubre de 2006, había acordado que el Estudio de la OMI sobre los GEI de 2000 (MEPC 45/8) debería actualizarse para proporcionar una base más sólida para la adopción de futuras decisiones. El MEPC 56 aprobó en julio de 2007 el mandato para la actualización (que figura en el anexo 1 del documento MEPC 59/4/4), se alentó a que se hicieran contribuciones voluntarias y la labor real se inició en la segunda mitad del año, una vez constituida la Comisión coordinadora encargada de supervisar el proceso de actualización.

4.55 El Comité examinó tres documentos (presentados por la Secretaría) en relación con el Segundo Estudio de la OMI sobre los GEI (2009): MEPC 59/4/4, en el que figura un informe final sobre el ejercicio de actualización y sobre la labor de la Comisión coordinadora; MEPC 59/4/7, en el que figura la versión resumida del Segundo Estudio de la OMI sobre los GEI (2009), y MEPC 59/INF.10, en el que figura el informe completo, incluidos los apéndices.

4.56 La Presidenta a la Comisión coordinadora, Sra. Petra Bethge (Alemania), resumió la labor de la Comisión y dio las gracias al Consorcio de investigación en nombre de los 19 Estados Miembros participantes, por la considerable labor realizada. Durante su labor, la Comisión coordinadora se había dado cuenta de que sería necesario seguir trabajando sobre el tema antes de que todos los aspectos de la labor sobre los GEI pudieran ultimarse. Por consiguiente, la Comisión coordinadora recomendó que el MEPC 59 alentara a los Estados Miembros y a los observadores a realizar contribuciones financieras para la labor de seguimiento del Estudio, por ejemplo, a través de un análisis detallado de los beneficios en función de los costos y evaluaciones de viabilidad y de impacto de las medidas propuestas u otras actividades acordadas por el Comité o iniciadas por el Secretario General.

4.57 El Comité tomó nota de la valoración hecha por la Comisión coordinadora del informe definitivo en relación con el mandato adoptado por el MEPC 56, y aprobó unánimemente el informe, reconociendo que la responsabilidad del contenido científico del estudio recae en el Consorcio. El Comité felicitó al Consorcio por el estudio detallado y equilibrado que había presentado.

4.58 El Comité tomó nota de que el estudio se había financiado mediante contribuciones voluntarias y manifestó su profundo e incondicional agradecimiento a los donantes: Alemania, Australia, Canadá, Dinamarca, Islas Marshall, Noruega, Países Bajos, Reino Unido, Suecia y la Asociación de Propietarios de Buques Japoneses. Acordó que el saldo se transferiría al Fondo Onassis y se utilizaría para actividades de seguimiento según acuerde el Comité o inicie el Secretario General.

4.59 El Comité tomó nota de que la Comisión coordinadora había ultimado su labor sobre el Segundo Estudio de la OMI sobre los GEI (2009) y le agradeció sus considerables esfuerzos de supervisión del ejercicio, en particular el garantizar que el estudio estuviera listo a tiempo, de modo que el Comité pudiera beneficiarse de sus resultados en el presente periodo de sesiones.

4.60 El Comité acordó que el "Segundo Estudio de la OMI sobre los GEI (2009)" constituiría un documento importante y se convertiría en la fuente primordial de información para el Comité a la hora de elaborar la estrategia de la OMI para limitar y reducir las emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo internacional, del mismo modo que el Estudio de la OMI sobre los GEI de 2000 había constituido una evaluación fidedigna sobre esta cuestión en el pasado.

4.61 El Comité manifestó su agradecimiento a todas las personas que habían participado en la labor, individual o colectivamente, por los excepcionales logros y la colaboración productiva de acuerdo con sus respectivas funciones y responsabilidades, y siempre teniendo presentes los mejores intereses del Comité y de la Organización.

4.62 El Segundo Estudio de la OMI sobre los gases de efecto invernadero (2009), fue presentado por el consorcio de investigación durante una reunión especial celebrada el lunes 13 de julio. El consorcio estuvo representado por el Sr. Oyvind Buhaug (coordinador), el Sr. James Corbett, la Sra. Veronica Eyring, el Sr. Jasper Faber, el Sr. Hinichi Hanayama, el Sr. David Lee,

el Sr. Donchool Lee, el Sr. Haakon Lindstad, el Sr. Alvar Mjelde, el Sr. James Winebrake y el Sr. Koichi Yoshida. La ponencia puede verse en la siguiente dirección electrónica: http://www.imo.org/home.asp?topic_id=1823.

4.63 El Comité tomó nota de que en el estudio se habían alcanzado las siguientes conclusiones que se esbozan en el resumen:

- Se estima que, en 2007, el transporte marítimo emitió 1 046 millones de toneladas de CO₂, cifra que corresponde al 3,3 % de las emisiones mundiales totales liberadas durante 2007. Se estima que, en 2007, el transporte marítimo internacional emitió 870 millones de toneladas, es decir, alrededor del 2,7 % del total de emisiones de CO₂.
- Los gases de escape son la fuente principal de emisiones de los buques. El dióxido de carbono es el principal GEI que emiten los buques. Las emisiones de otros GEI de los buques son menos importantes, tanto en cantidad, como en su potencial de calentamiento del planeta.
- Los marcos hipotéticos medios de emisiones muestran que, si no se introducen nuevas políticas, para el año 2050 las emisiones procedentes de los buques podrían aumentar entre un 150 % y un 250 % (en comparación con las emisiones de 2007) como resultado del crecimiento del comercio mundial.
- Se ha establecido que varias medidas técnicas y operacionales tienen un potencial considerable para la reducción de GEI. Si estas medidas se ponen en práctica conjuntamente se podría incrementar la eficiencia y reducir el régimen de emisiones entre un 25 % y un 75 % por debajo de los niveles actuales. Muchas de estas medidas son, en apariencia, eficaces en función de los costos, aunque es posible que obstáculos no económicos dificulten su puesta en práctica.
- Existe la posibilidad de varias políticas para reducir las emisiones de GEI. En el presente informe se analizan opciones pertinentes para el debate actual de la OMI. El informe reveló que las medidas de mercado son mecanismos de política eficaces en función de los costos, con una alta eficacia ambiental. Estos instrumentos pueden tener un efecto en la gran mayoría de las emisiones objeto de estudio, permiten introducir medidas técnicas y operacionales en el sector naviero y podrían compensar las emisiones de otros sectores. La introducción de un límite obligatorio en el índice de eficiencia energética de proyecto para los buques nuevos es una solución eficaz en función de los costos que podría proporcionar un incentivo para potenciar la eficiencia de proyecto de los buques nuevos. Sin embargo, su efecto ambiental es limitado, dado que solamente se aplica a los buques nuevos y porque solamente incentiva a las mejoras de proyecto y no a las mejoras de funcionamiento.
- En términos generales, quedó demostrado que, en comparación con otros medios de transporte, el transporte marítimo es un medio de transporte eficiente desde el punto de vista del consumo de energía.

- Las emisiones de CO₂ del transporte marítimo ocasionan un "forzamiento radiativo" positivo (un parámetro de medición del cambio climático) y un calentamiento del planeta de efecto duradero. A corto plazo, el forzamiento radiativo mundial medio debido al transporte marítimo es negativo, por lo cual sugiere un enfriamiento; sin embargo, aun así es posible que a nivel regional ocurran fluctuaciones de temperatura y otras manifestaciones del cambio climático. A más largo plazo, las emisiones del transporte marítimo provocarán el calentamiento de la atmósfera, dado que el efecto de largo plazo del CO₂ va a ser superior a los efectos de enfriamiento de corto plazo.
- Si se desea estabilizar el clima a una temperatura no superior a 2 °C por encima de los niveles preindustriales para el año 2100, y las emisiones del sector naviero continúan evolucionando como se proyecta en los marcos hipotéticos utilizados en este informe, en 2050 éstas van a representar entre el 12 % y el 18 % de las emisiones mundiales totales de CO₂, lo cual sería necesario para lograr la estabilización (para 2100) con una probabilidad de éxito del 50 %.

El resumen del Segundo Estudio de la OMI sobre los gases de efecto invernadero (2009) figura en el anexo 14 del presente informe.

Intervención del Secretario General

4.64 El Comité agradeció la intervención del Secretario General en la que hizo hincapié en el enorme esfuerzo investigativo realizado en un periodo tan corto de tiempo, dado que la verdadera labor sobre la actualización del primer Estudio de la OMI sobre las emisiones de gases de efecto invernadero de los buques sólo se había iniciado a finales de 2007. Sin este Segundo Estudio tan valioso, hubiera resultado muy difícil para la OMI no sólo tomar decisiones documentadas y equilibradas, sino convencer al mundo de que la Organización era el foro más adecuado en tanto que único órgano normativo competente para elaborar y establecer un régimen de control de emisiones fidedigno relativo al transporte marítimo internacional y a la altura de las expectativas generales para la mitigación del cambio climático.

El Secretario General observó que la Organización y la comunidad marítima estaban en deuda con los miembros de la Comisión coordinadora que había supervisado el proceso de actualización, con un grado de compromiso ejemplar bajo la hábil presidencia de la Sra. Petra Bethge (Alemania), y con los científicos y otros expertos del consorcio internacional contratados para llevar a cabo la actualización. Su ardua labor y su espíritu de equipo habían prestado un servicio inmenso al medio ambiente, al sector del transporte marítimo y a la OMI y el hecho de que hubieran podido presentar un estudio tan detallado y amplio a tiempo para la reunión, según se esperaba, y cumpliendo plenamente el mandato acordado no había sido una tarea fácil. También había que agradecer profundamente a MARINTEK el haber coordinado el consorcio y haber cubierto todos sus gastos administrativos, y a otros institutos que habían participado con contribuciones en especie.

El Secretario General señaló además que el estudio en sí no hubiera sido posible sin la generosidad de los donantes: Alemania, Australia, Canadá, Dinamarca, Islas Marshall, Noruega, Países Bajos, Reino Unido, Suecia y la Asociación de Propietarios de Buque Japoneses. Sus contribuciones voluntarias, que alcanzaron una suma total de 478 000 dólares de los Estados Unidos, habían financiado completamente la labor de investigación y les estaba muy agradecido a todos por haber respondido de manera tan positiva a su solicitud de fondos para complementar

la cuantía inicial disponible con cargo al saldo procedente del Grupo oficioso de expertos científicos Gobierno/sector, constituido en el contexto de la revisión del Anexo VI del Convenio MARPOL.

Para terminar, el Secretario General reiteró su profundo agradecimiento por los increíbles logros del Segundo Estudio de la OMI sobre los GEI (2009), que constituiría la evaluación más detallada y fidedigna de la situación, tanto actual como futura, de las emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo internacional, en el presente periodo de sesiones, y por muchos años.

Ponencia de tres ONG

4.65 El Comité tomó nota de la ponencia presentada por tres ONG (Internacional Amigos de la Tierra, Greenpeace Internacional y WWF) en el documento MEPC 59/4/47, en el que se hace hincapié en que la OMI debe adoptar objetivos ambiciosos, calendarios estrictos y una serie de medidas de reducción técnicas, económicas y operacionales como base para la inclusión del transporte marítimo en el acuerdo sobre el cambio climático que en el marco de la CMNUCC se establecerá en Copenhague. Los coautores señalaron que, si no se llegaba a un acuerdo en el periodo de sesiones del MEPC de esta semana acerca de cómo avanzar al respecto, las ONG se dirigirían a otros foros, como la CMNUCC o la Unión Europea, para que adoptaran medidas oportunas y pertinentes.

Reuniones de la CMNUCC y el proceso de negociación en curso

4.66 El Comité recordó que en 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", se pide a la Secretaría que continúe colaborando con la Secretaría de la CMNUCC, y que informe de los resultados de la labor de la OMI sobre los GEI a los órganos pertinentes de la CMNUCC y en las reuniones oportunas.

4.67 Asimismo, el Comité recordó que el MEPC 58 había examinado los resultados del 28º periodo de sesiones del Órgano subsidiario de asesoramiento científico y tecnológico (OSACT 28), celebrado en Bonn (Alemania), en junio de 2008 (MEPC 58/4/5) y de las conversaciones de las Naciones Unidas sobre el cambio climático, mantenidas en Accra (Ghana) en agosto de 2008 (MEPC 58/4/5/Add.1).

4.68 El Comité tomó nota de que 2009 era un año crucial en las negociaciones sobre el cambio climático, que culminaría en la Conferencia sobre el cambio climático (CP 15), que se celebraría en Copenhague (Dinamarca) en diciembre de 2009. Se esperaba que la CP 15 adoptara un nuevo tratado posterior a 2012 para combatir el cambio climático, que debería ser aceptado por las 192 Partes en la CMNUCC. Teniendo en cuenta las opiniones de las Partes en la CMNUCC y basándose parcialmente en la información presentada por la OACI y la OMI, la CP 15 examinaría también la forma de regular, en el ámbito internacional, las emisiones procedentes de la aviación civil internacional y el transporte marítimo.

4.69 El Comité tomó nota de los siguientes documentos presentados por la Secretaría con información sobre el proceso de la CMNUCC:

- MEPC 59/4 Resultados de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, celebrada en Poznan (Polonia) en diciembre de 2008;
- MEPC 59/4/Add.1 Resultados de las conversaciones sobre el cambio climático mantenidas en Bonn, en marzo-abril de 2009, que dieron inicio a la intensa fase de negociación para preparar la CP 15;
- MEPC 59/INF.28 *June 2009 sessions of the subsidiary bodies to the UNFCCC that continued the intensive negotiation phase;*
- MEPC 59/INF.29 *Ideas and proposals related to international shipping presented to UNFCCC in the "assembly document" (FCCC/AWGLCA/2008/16/Rev.1, dated 15 January 2009), forming the basis for further negotiations on a post 2012-climate regime;*
- MEPC 59/4/40 Ponencias y fragmentos relacionados con el transporte marítimo internacional del primer proyecto de texto de negociación que examinaron las Partes en las "conversaciones sobre el cambio climático" de la CMNUCC a comienzos de junio de 2009, presentadas por las Partes con anterioridad al 22 de mayo de 2009; y
- MEPC 59/INF.31 *Submissions and excerpts related to international shipping submitted by Parties between 22 May and 17 June 2009.*

4.70 El Comité tomó nota en particular de lo siguiente:

- .1 en la 8ª reunión del Grupo de trabajo especial sobre los nuevos compromisos de las Partes del Anexo I con arreglo al Protocolo de Kyoto (GTE-PK 8), se examinaron una serie de propuestas de enmiendas al artículo 2.2 del Protocolo de Kyoto en las que se trata la limitación o reducción de las emisiones procedentes del transporte marítimo internacional.
- .2 no se extrajeron conclusiones respecto del artículo 2.2 del Protocolo de Kyoto o sobre cómo regular las emisiones del transporte marítimo internacional en un segundo periodo que comenzaría en 2013. Estaba previsto que estas consideraciones continuarían en la octava reunión, en agosto de 2009;
- .3 la 6ª reunión del Grupo de trabajo especial sobre la cooperación a largo plazo en el marco de la Convención (AWG-LCA 6) examinó un texto íntegro de negociación para un régimen de cambio climático posterior a 2012, basado en las ideas y propuestas recogidas en el denominado documento de Asamblea, y se le pidió que examinara una serie de propuestas para un régimen de GEI posterior a 2012 relacionadas con el transporte marítimo internacional (FCCC/AWGLCA/2008/16/Rev.1 – Véase el documento MEPC 59/INF.29 para contar con un resumen de las ideas y propuestas relacionadas con el transporte marítimo de dicho documento);

- .4 las opciones propuestas de inclusión del transporte marítimo internacional en un régimen de cambio climático posterior a 2012 bajo los auspicios de la CMNUCC se ampliaron durante la reunión mediante varias inserciones de texto y propuestas nuevas, alternativas al texto inicial o con fines de aclaración;
- .5 el texto de negociación en el que se trata el transporte marítimo internacional, en la forma que tenía al final de la reunión, se incluyó en el párrafo 19 del documento MEPC 59/INF.28, incluidos los aspectos financieros;
- .6 la Secretaría, en calidad de organización de las Naciones Unidas con carácter de observadora, sólo podía facilitar información más amplia a la CMNUCC en forma, por ejemplo, de una sesión informativa durante la reunión acerca de los resultados del MEPC 59 en las reuniones reanudadas de los grupos de trabajo de la CMNUCC de agosto de 2009, en el caso de que así lo solicitaran las Partes; y
- .7 otras tres reuniones de negociación tendrá lugar antes de la Conferencia de las Partes 15 y la Secretaría determinaría hasta que punto las reuniones serían pertinentes y, si los recursos lo permiten, trataría de participar de conformidad con las decisiones al respecto del Comité.

4.71 El Comité pidió a la Secretaría que continuara colaborando con la Secretaría de la CMNUCC asistiendo a las reuniones pertinentes de la CMNUCC e informando de los resultados de la labor de la OMI en dichas reuniones. Asimismo, pidió a la Secretaría que continuara informando de los avances y novedades que se registraran en el seno de la CMNUCC sobre las emisiones del transporte marítimo internacional y la labor del Comité, según procediera.

Declaración de la delegación de Australia

4.72 Durante el examen del proyecto de informe, la delegación de Australia hizo una declaración sobre los resultados de las últimas reuniones de la CMNUCC. Según se solicitó, la declaración figura en el anexo 15.

Índice de eficiencia energética de proyecto para buques nuevos: EEDI

4.73 El Comité recordó que el MEPC 58 había encargado al Grupo de trabajo sobre las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques que tratara de ultimar el índice de eficiencia energética de proyecto y, tras examinar su informe, acordó utilizar el proyecto de EEDI provisional a efectos de cálculo y prueba para adquirir experiencia sobre su solidez e idoneidad, con miras a seguir depurándolo y mejorándolo.

4.74 El Comité recordó también que el MEPC 58 había invitado a las delegaciones y observadores del sector a que distribuyeran las Directrices provisionales sobre el EEDI entre la comunidad marítima en general, de modo que pudiera adquirirse experiencia sobre su idoneidad como instrumento para mejorar la eficiencia energética de los buques nuevos.

4.75 El Comité recordó también que el MEPC 58 había aprobado la celebración de una segunda reunión interperiodos del Grupo de trabajo (GHG-WG 2), en la que el perfeccionamiento del índice de proyecto era la cuestión primordial, aprobó el informe del GHG-WG 2 (MEPC 59/4/2) en general, tal como se solicita en el párrafo 8.1.10 de sus medidas, y encargó al Grupo de trabajo que examinara el informe más detalladamente e informara al Pleno el viernes 17 de julio.

Procedimiento de verificación voluntaria

4.76 El Comité examinó brevemente el documento MEPC 59/4/36 (Japón y Noruega) acerca de la propuesta de directrices provisionales sobre la verificación voluntaria del EEDI para buques nuevos, incluida la prescripción para la verificación inicial en la fase de proyecto y la verificación definitiva durante las pruebas. El Comité acordó que las directrices eran necesarias para implantar el uso voluntario del EEDI de manera uniforme, y encargó al Grupo de trabajo que examinara esta cuestión en particular.

Alcance del EEDI y tipos de buques que deben contemplarse

4.77 La delegación de Dinamarca informó al Comité de que las pruebas voluntarias de la solidez del EEDI para los buques de pasaje de trasbordo rodado en Dinamarca habían demostrado que se requerirían niveles de referencia diferenciados para los buques de trasbordo rodado para vehículos, para peso y para volumen.

4.78 Tras un intercambio breve de opiniones, el Comité acordó que el alcance del EEDI debería ser amplio a fin de que todos los tipos de buques puedan someterse a pruebas y a periodos de prueba con carácter voluntario y poder adquirir un máximo de experiencia en los periodos de prueba.

Ultimación del EEDI

4.79 El Comité acordó que el Grupo de trabajo debería continuar con su labor a fin de ultimar el EEDI durante el presente periodo de sesiones, basándose en los resultados del GHG-WG 2 (MEPC 59/4/2, anexo 2), y se le dieron las instrucciones correspondientes.

Plan de gestión de la eficiencia del buque para todos los buques (nuevos y existentes) – SEMP

4.80 El Comité recordó que el MEPC 58 había encomendado al Grupo de trabajo sobre las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques que examinara las propuestas presentadas en dicho periodo de sesiones respecto de la introducción de una herramienta de gestión de la eficiencia energética para todos los buques y que perfeccionara la orientación sobre las mejores prácticas y otras medidas y prácticas operacionales de carácter voluntario que pueden contribuir a la reducción de las emisiones de GEI procedentes de los buques.

4.81 Asimismo, el Comité recordó que tras haber examinado el informe del Grupo de trabajo, el MEPC 58 tomó nota de que el Grupo había perfeccionado la orientación sobre las mejores prácticas para el funcionamiento de los buques con consumo eficiente de combustible y que había convenido en que el texto estaba lo suficientemente maduro para utilizarlo, en combinación con el plan de gestión de eficiencia energética del buque que se está examinando.

4.82 El Comité también recordó que el MEPC 58 aprobó la celebración de una reunión interperiodos del Grupo de trabajo y acordó el mandato para dicha reunión, que incluía el examen y ultimación de una herramienta de gestión para todos los buques, teniendo en cuenta el plan de gestión energética del buque (SEMP) examinado durante el MEPC 58.

Debate

4.83 El Comité examinó el documento MEPC 59/4/33 (Estados Unidos y Japón), que contiene un proyecto de directrices sobre el plan de gestión energética del buque, y llegó a la conclusión de que dicho documento debería utilizarse como base para la continuación del debate en el seno del Grupo de trabajo sobre los gases de efecto invernadero.

Ultimación del SEMP

4.84 El Comité acordó que el Grupo de trabajo debería continuar trabajando durante el presente periodo de sesiones a fin de ultimar el SEMP, basándose en los resultados del GHG-WG 2 y en el documento MEPC 59/4/33.

Indicador operacional de la eficiencia energética para todos los buques (nuevos y existentes) – EEOI

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

4.85 El Comité recordó que el MEPC 58 había aprobado la constitución de un grupo de trabajo por correspondencia interperiodos, coordinado por el Japón, para que continuara trabajando en el índice operacional de eficiencia energética, con instrucciones de informar de su labor a la segunda reunión interperiodos del Grupo de trabajo sobre las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques (GHG-WG 2), y tomando en cuenta los resultados de dicha reunión, según proceda.

4.86 El Comité tomó nota de que el GHG-WG 2 había acordado que se debería cambiar el nombre del índice operacional por el de: **indicador operacional de la eficiencia energética** (EEOI). El Comité refrendó el acuerdo logrado durante el GHG-WG 2.

4.87 El Comité examinó el informe del Grupo de trabajo por correspondencia presentado en el documento MEPC 59/4/15 y acordó remitirlo al Grupo de trabajo para que lo continúe examinando.

4.88 El coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia informó al Comité de que el Grupo había examinado la circular MEPC/Circ.471, todos los documentos conexos presentados en periodos de sesiones previos (MEPC 56, MEPC 57 y MEPC 58) y los aportes proporcionados al Grupo. El coordinador sugirió que el documento MEPC 59/4/15 debería utilizarse como base para que el Grupo de trabajo ultime esta cuestión durante el presente periodo de sesiones.

4.89 El Comité tomó nota de la información proporcionada, aprobó el informe en general y agradeció al coordinador los considerables resultados obtenidos.

Ultimación del EEOI

4.90 El Comité acordó que el Grupo de trabajo debería ultimar en este periodo de sesiones su examen de las directrices provisionales sobre el índice operacional de CO₂ (MEPC/Circ.471), que ahora se denominará "indicador operacional de la eficiencia energética" (EEOI), basándose en el anexo 1 del documento MEPC 59/4/15, y le dio las instrucciones oportunas.

Análisis detallado de las medidas de reducción de mercado

4.91 El Comité recordó que en 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" se insta al Comité a que determine y elabore el mecanismo o mecanismos necesarios para lograr la limitación o la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero ocasionadas por el transporte marítimo internacional y a que, al hacerlo, diese prioridad, entre otras, a la evaluación de soluciones basadas en consideraciones técnicas, operacionales y de mercado.

4.92 El Comité tomó nota de que las medidas de reducción técnicas y operacionales se han venido elaborando en los últimos años y ya están maduras y pueden implantarse, mientras que, las medidas de mercado para la reducción no han progresado al mismo ritmo debido a la complejidad de la cuestión. Tras reconocer que, tan sólo con medidas técnicas y operacionales no se podrá reducir satisfactoriamente la cantidad de emisiones de GEI generadas por el transporte marítimo internacional, y habida cuenta de las proyecciones apuntan a que el comercio mundial seguirá aumentando, el Comité examinó los mecanismos de mercado con arreglo al plan de trabajo acordado en el MEPC 55.

4.93 El Comité tomó nota también de que un mecanismo de mercado para la reducción puede tener dos objetivos principales: la compensación en otros sectores del aumento de las emisiones de los buques, y el establecimiento de incentivos para el sector marítimo a la inversión en buques con un consumo de combustible más eficiente y a la explotación de buques de manera que se haga un uso más eficiente de la energía. Además, los mecanismos de mercado propuestos, tales como un plan mundial de contribuciones (gravamen) o un régimen mundial de comercio de emisiones para los buques, podrían generar fondos considerables que podrían utilizarse para otros propósitos relacionados con el clima, tales como las medidas de mitigación y adaptación en los países en desarrollo.

4.94 El Comité recordó que en el MEPC 58 se había celebrado un debate preliminar sobre las medidas de mercado para la reducción, a raíz de la presentación de seis documentos que contenían propuestas u observaciones sobre aspectos relacionados con las medidas de mercado. También se reconoció que sería necesario que se presentaran documentos más detallados sobre todas las cuestiones relacionadas con las medidas de mercado, en particular, un análisis de su viabilidad, para que el Comité pueda avanzar en esta cuestión.

4.95 El Comité recordó también que en el MEPC 58, había invitado por tanto a las delegaciones a que le facilitaran la máxima información posible en este periodo de sesiones para centrar el debate en puntos más concretos en este periodo de sesiones, durante el cual se dedicará tiempo suficiente a tal fin.

4.96 El Comité tomó nota del documento MEPC 59/4/18 (Secretaría), en el que se enumeran los documentos que se dejaron a la espera en el último periodo de sesiones, así como los correspondientes documentos de fondo.

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

4.97 El Comité recordó que en el MEPC 58 había tomado nota de que, de conformidad con la decisión adoptada en el MEPC 57 (MEPC 57/21, párrafo 4.117.4), el Grupo de trabajo por

correspondencia sobre las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques debía seguir trabajando con arreglo al siguiente mandato:

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 detalladas sobre las medidas identificadas en el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (MEPC 57/4/5 y 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; y
- .2 presente un informe definitivo al MEPC 59.

4.98 El Comité examinó el informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques, coordinado conjuntamente por Australia y los Países Bajos, que figura en el documento MEPC 59/4/8, junto con las propuestas recibidas (MEPC 59/4/INF.11).

4.99 El Grupo recibió un número limitado de respuestas sobre la cuestión, de las que se desprende claramente que hay voluntad de profundizar en el examen de las medidas de mercado en el MEPC 59. Los coordinadores observaron que el debate estaba aún en una fase incipiente y era necesario profundizar en el examen de las opciones más detalladas antes de someterlas al examen definitivo del Comité.

4.100 El Comité agradeció los esfuerzos de los coordinadores y tomó nota de que se había ultimado la labor del Grupo de trabajo por correspondencia.

Examen de propuestas relacionadas con medidas de mercado

4.101 El Comité examinó el documento MEPC 59/4/5 (Dinamarca) en el que se señalan los siguientes elementos clave de un "Fondo internacional GEI": 1) los buques han de comprar el combustible a un proveedor de combustible inscrito en un registro; 2) los proveedores de combustible tienen obligación de inscribirse en el registro; 3) obligación de los proveedores de combustible inscritos de recaudar las contribuciones de GEI de los buques y transferirlas al Administrador del Fondo GEI; y 4) el Administrador deberá asignar los recursos, entre otras cosas, a medidas de mitigación y adaptación en los países en desarrollo y a proyectos de investigación y desarrollo.

4.102 El Comité examinó dos documentos presentados conjuntamente por Alemania, Francia y Noruega en los documentos MEPC 59/4/25 y MEPC 59/4/26 (salvo las partes que examinan posibles instrumentos jurídicos y aspectos de aplicación que se examinarían más a fondo en el próximo periodo de sesiones). Los coautores proponían elaborar un régimen de comercio de derechos de emisión (ETS) para el transporte marítimo como un sistema de limitación y de comercio de derechos de emisión que garantice que el sector del transporte marítimo pueda lograr las reducciones de emisiones necesarias y que resulte práctico al mismo tiempo. Al presentar el esbozo del ETS mundial propuesto, los coautores resaltaron que el plan estaría abierto a otros ETS y, por consiguiente, permitiría que el sector del transporte marítimo y el comercio mundial siguieran creciendo. Los coautores señalaron que el plan se aplicaría a todos los buques y que sería el método más rentable para luchar contra el cambio climático. El sistema

crearía un fondo de considerable magnitud que podría utilizarse para varios propósitos incluida la indemnización para los países en desarrollo.

4.103 El Comité examinó el documento MEPC 59/4/34 (Japón), en el que se apoya el Fondo internacional GEI propuesto por Dinamarca y se propone que los buques abonen sus contribuciones directamente al Fondo, no por conducto de los proveedores de combustible, sino mediante una cuenta electrónica establecida para cada buque. El Japón propuso asimismo un plan de incentivos "potenciado", en el cual se reembolsaría parte de sus contribuciones a los buques clasificados como "excelentes" en función de su rendimiento, lo que crea un fuerte incentivo económico para incrementar el ritmo de mejora de la eficiencia energética de los buques.

4.104 El Comité examinó el documento MEPC 59/4/48 (Estados Unidos), en el que se propone el establecimiento de normas de eficiencia obligatorias para buques nuevos y existentes utilizando como modelo el EEDI. Los elementos clave incluyen el establecimiento de niveles de referencia para determinar la eficiencia de los distintos buques en función de su tipo y su tamaño, una mejora gradual de la eficiencia con respecto a tales niveles de referencia, y la generación de créditos de eficiencia y su intercambio dentro de la comunidad marítima. Aunque este planteamiento no requeriría establecer un fondo internacional ni crear un régimen de comercio de emisiones, la propuesta tampoco excluye estas opciones. Los Estados Unidos observaron que este planteamiento sería una solución de mercado equitativa, eficaz en función de los costos y expeditiva, que complementaría medidas tales como el EEDI, el EEOI y el SEMP.

4.105 El Comité recordó la resolución A.963(23) en la que se le invita a dar prioridad a la evaluación, entre otras cosas, de las medidas de mercado. También recordó los resultados del Segundo Estudio de la OMI sobre los gases de efecto invernadero (2009) sobre el crecimiento de las emisiones en el futuro si no se reglamenta la cuestión, en el que se llegó a la conclusión de que las medidas de mercado eran instrumentos de política eficaces en función de los costos y también desde el punto de vista ambiental.

Observaciones sobre la necesidad y las ventajas de las medidas de mercado

4.106 El Comité examinó muchas opiniones y contribuciones sobre este tema y acordó por amplia mayoría de que sería necesario establecer una medida de mercado dentro de un paquete de medidas amplio para la reglamentación de las emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo internacional. Algunas delegaciones recomendaron que la OMI se centrara en la elaboración de medidas técnicas y operacionales.

4.107 El Comité acordó que cualquier normativa sobre las emisiones de gases GEI aplicada al transporte marítimo internacional debería elaborarla e implantarla la OMI, que es el órgano internacional más competente y pertinente para ello.

4.108 Varias delegaciones recordaron el principio de las responsabilidades comunes pero diferenciadas, y señalaron que era necesario tenerlo cuidadosamente en cuenta y reflejarlo en cualquier plan reglamentario, a fin de garantizar que su aplicación sea generalizada y global. Varias delegaciones manifestaron su preocupación ante el hecho de que los instrumentos de mercado colocarían en desventaja a los países en desarrollo al incrementar los gastos de transporte, y advirtieron que sería necesario crear una estructura burocrática considerable para garantizar el cumplimiento y evitar posibles fraudes.

4.109 El Comité acordó proseguir el debate sobre las medidas de mercado en su próximo periodo de sesiones, a fin de seguir avanzando en las deliberaciones y concluir la evaluación de

las propuestas concretas y de su viabilidad. El MEPC 60 debería también tener en cuenta los resultados de la Conferencia de las Partes en la Convención Marco sobre el Cambio Climático, que se celebrará en Copenhague en diciembre de 2009, y tener plenamente en cuenta los resultados pertinentes a los que se llegue en sus futuras deliberaciones.

4.110 En este periodo de sesiones no se prevé llegar a conclusiones en el debate detallado sobre las ventajas de los distintos planteamientos en relación con las medidas de mercado, ya que este tema se seguirá examinando en el próximo periodo de sesiones. Las respectivas propuestas se seguirán perfeccionando para su examen por el MEPC 60, con miras a llegar a un acuerdo sobre la cuestión.

Niveles de reducción que pueden conseguirse con medidas de reducción de mercado

4.111 El Comité examinó dos documentos relacionados con el nivel de la reducción que podría conseguirse con la aplicación de una medida de mercado, que se presentaron a este periodo de sesiones: el documento MEPC 59/4/24 (Noruega) y el documento MEPC 59/4/35 (Japón).

4.112 En el documento MEPC 59/4/24, Noruega propuso una metodología (enfoque gradual) para el establecimiento de un límite de las emisiones en el régimen de comercio de derechos de emisión para el transporte marítimo internacional (METS), en el que el coste marginal del transporte marítimo debería ser el mismo que el de los demás sectores. El límite se establecería restando el posible nivel de reducción del transporte marítimo de un nivel de referencia de las emisiones futuras del transporte marítimo. Noruega presentó un ejemplo de cálculo del nivel de referencia utilizando los datos del PICT y el Segundo Estudio de la OMI sobre los gases de efecto invernadero (2009).

4.113 La delegación del Japón (MEPC 59/4/35) presentó varias hipótesis de reducción de las emisiones procedentes del transporte marítimo internacional teniendo en cuenta las mejoras energéticas de proyecto de los buques nuevos y la reducción de la velocidad de los buques existentes. El Japón señaló que en el sector marítimo no era viable establecer, en el marco de una medida de mercado, un objetivo de reducción en términos absolutos, tal como lo propone la Comunidad Europea para 2050, sino que en el contexto del transporte marítimo internacional se necesita un planteamiento más flexible.

4.114 Varias delegaciones hicieron hincapié en que el establecimiento de objetivos de reducción de las emisiones era un elemento importante de la medida de mercado, ya que la reducción necesaria de las emisiones no podrá obtenerse únicamente con medidas técnicas u operacionales, aunque opinaron que sería prematuro definir y acordar límites realistas. El Comité debería invitar a que se presentaran documentos adicionales sobre esta cuestión para avanzar en su examen en el MEPC 60.

4.115 Se llegó al acuerdo general de que los niveles de reducción de una posible medida de mercado era uno de los temas que deberían volverse a examinar en su próximo periodo de sesiones, y se invitó a los Miembros a que presentaran propuestas para poder celebrar un debate bien fundado sobre esta cuestión en el MEPC 60.

Evaluación inicial de las distintas propuestas

4.116 El Comité examinó dos documentos presentados por el OCIMF (MEPC 59/4/17 y MEPC 59/4/45), en los que se analizan las ventajas y desventajas relativas del régimen de comercio de emisiones para el transporte marítimo y el fondo internacional GEI. En el

documento MEPC 59/4/45 se formulan observaciones sobre la propuesta presentada por Dinamarca en el documento MEPC 59/4/5, y se señala que la administración del fondo GEI y los FIDAC existentes presentan analogías.

4.117 El Comité examinó el documento MEPC 59/4/32 (CLIA) en el que se enumeran los principios básicos que debería tener en cuenta la OMI al adoptar una medida de mercado, a saber: 1) una medida de mercado debería basarse en el marco político mundial que se ajuste al principio de la OMI de no dar un trato más favorable a determinados buques (no se presentó ni se debatió); 2) deberían examinarse inversiones de alta calidad y que generen beneficios múltiples por lo que respecta a la mitigación de los efectos del carbono (a partir de actividades de restauración y protección de buques) como una de las herramientas para apoyar la mitigación del cambio climático; 3) respeto al principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas consagrado en la CMNUCC, asegurando que un porcentaje de los fondos redistribuidos se aplican a actividades en las que las Partes no incluidas en el Anexo I consiguen un beneficio neto a través de un instrumento de mercado.

4.118 El Comité examinó los apartados pertinentes (párrafos 7 a 10) del documento MEPC 59/4/43 (INTERTANKO) en los que se solicita que la elección del instrumento de mercado se base en los nueve principios que la OMI acordó en el MEPC 57. INTERTANKO está dispuesta a examinar las medidas de mercado propuestos tan pronto como se encuentren lo suficientemente desarrollados para poder evaluarlos, y tiene intención de informar al Comité de los resultados de su evaluación y de la comparación entre las distintas propuestas.

4.119 El Comité recordó el acuerdo que se había llegado en una fase anterior del debate sobre los GEI de que la OMI debería elaborar el instrumento de mercado para complementar las medidas técnicas y operacionales.

4.120 El Comité intercambió opiniones sobre el tema, en las que se destacaron los siguientes aspectos:

- .1 La OMI no debería prejuzgar las deliberaciones de la CMNUCC, aunque es importante asegurar la coherencia y la coordinación, por ejemplo en lo relativo a la utilización de los fondos para proyectos de mitigación y adaptación al cambio climático;
- .2 en particular, la nueva medida de mercado para el transporte marítimo debería basarse en la experiencia adquirida en mecanismos establecidos bajo los auspicios de la CMNUCC, los Mecanismos para el Desarrollo Limpio y la Implantación Conjunta;
- .3 al elaborar un mecanismo de mercado, deberían tenerse en cuenta los avances en otros sectores de la economía, tales como la aviación y la producción de combustible; y
- .4 es necesario elaborar un paquete amplio de medidas de reducción de las emisiones de GEI por el transporte marítimo internacional, en el que se incluirían medidas de reducción de mercado que complementarían las medidas técnicas y operacionales.

4.121 Varias delegaciones observaron que los planes presentados eran por el momento sólo ideas y pidieron que las propuestas que se presenten al próximo periodo de sesiones fueran más detalladas. Se propuso seguir analizando y perfeccionando las respectivas propuestas y analizar

de manera detallada y equilibrada las opciones que están sobre la mesa. En el marco de este análisis se deberían reflejar todas las ventajas e inquietudes que plantea su aplicación, a fin de facilitar que el Comité las examine más detenidamente, las evalúe y pueda resolver las cuestiones.

4.122 Algunas delegaciones advirtieron que la nueva estructura administrativa requerida por algunas de las propuestas presentadas comportaría gastos. Otras delegaciones manifestaron su preocupación ante el hecho de que la carga financiera resultante recaería sobre el consumidor final, y en particular los consumidores de los países en desarrollo serían los que se verían más afectados.

4.123 El Comité tomó nota de los distintos planteamientos propuestos por los Estados Miembros, y destacó los siguientes aspectos:

- .1 un gran número de delegaciones se declararon partidarias en sus intervenciones del "Fondo internacional GEI", al tratarse de un enfoque pragmático y fácil de administrar, puesto que las contribuciones irían directamente al fondo y no a los países;
- .2 una serie de delegaciones también se manifestaron a favor del régimen de comercio de emisiones para el transporte marítimo, destacando que serían los buques y no los países quienes comprarían los derechos, que se dispone de experiencia con mecanismos similares en otros sectores y que es un mecanismo que se presta especialmente a sectores industriales grandes;
- .3 varias delegaciones respaldaron la propuesta del Japón e indicaron que el plan de incentivos potenciado podría proporcionar incentivos para que el sector marítimo mejorara su eficiencia energética además del Fondo internacional GEI;
- .4 varias delegaciones respaldaron la propuesta de los Estados Unidos e indicaron que la propuesta mostraba un posible planteamiento nuevo para las medidas de mercado destinadas al transporte marítimo internacional y acogieron favorablemente su futuro desarrollo; y
- .5 algunas delegaciones no eran partidarias de ninguna de las propuestas, y propusieron que los debates se aplazaran o se dejaran por completo para la CMNUCC.

Plazos para la elaboración de una medida de mercado

4.124 Algunas delegaciones advirtieron que el nuevo mecanismo tendrá que ser sólido a lo largo del tiempo y que, por tanto, las medidas de mercado no pueden considerarse un "parche" ni examinarse a la ligera. Es necesario contar con una estrategia de reducción a largo plazo que contemple la aplicación de medidas técnicas y operacionales hasta, al menos, 2050.

4.125 Algunas delegaciones señalaron que sería necesario implantar lo antes posible una medida de mercado específico y enviar una señal firme a la comunidad internacional.

4.126 Varias delegaciones opinaron que la OMI no podría acordar una medida de mercado antes de que la Conferencia de las Partes en la CMNUCC (CP 15) acuerde, en diciembre de 2009, un tratado sobre el cambio climático posterior a 2012.

4.127 El Comité acordó que era prematuro que los países se decantaran por una de las propuestas y que sería necesario seguir examinando y evaluando esta cuestión en el MEPC 60.

Utilización de los fondos generados por una medida de mercado

4.128 Varias delegaciones solicitaron información adicional sobre la mejor manera de utilizar los fondos para proyectos de mitigación o adaptación en los países en desarrollo, y propusieron explorar más a fondo posibles vínculos con los mecanismos de financiación de la CMNUCC.

4.129 El Comité tomó nota de que se prefería generalmente que la mayor parte de los fondos generados por una medida de mercado bajo los auspicios de la OMI se dedicase a combatir el cambio climático en los países en desarrollo, ya sea a través de mecanismos nuevos y existentes en el marco de la CMNUCC o de otras organizaciones internacionales.

Intervención del Secretario General

4.130 El Comité tomó nota con interés de una intervención del Secretario General, que recordó al Comité el compromiso adquirido en el MEPC 55 de tener en cuenta medidas técnicas, operacionales y de mercado dentro del Plan de trabajo de 2006 sobre los GEI. El Secretario General recordó que la intención del Comité no había sido finalizar el debate detallado sobre las medidas de mercado en este periodo de sesiones, sino avanzar en sus deliberaciones y acordar los próximos pasos a seguir.

El Secretario General también reiteró que la decisión sobre la medida de mercado que el transporte marítimo internacional considere más adecuado debería adoptarse por consenso, y que éste sería un resultado positivo para el medio ambiente, el transporte marítimo y para la OMI, en ese orden. El quid de la cuestión no era si el Comité iba a tomar decisiones antes o después de Copenhague, sino si iba a tomar la decisión correcta. El planteamiento y la medida que se elijan deberían estar en consonancia con los principios acordados en el MEPC 57, y en particular, deberían ser prácticos, transparentes, no prestarse al fraude, ser fáciles de administrar y, no menos, ser fáciles de entender incluso para personas no expertas.

El Secretario General destacó los adelantos notables conseguidos desde el último periodo de sesiones y señaló que actualmente ya hay propuestas concretas sobre la mesa. Observó que sería conveniente seguir estudiando las propuestas en el lapso interperiodos y volver a analizarlas en futuros periodos de sesiones para ver la mejor manera de tener en cuenta, en los respectivos mecanismos, las necesidades de los países en desarrollo. Aunque aún queda mucho por hacer, se han conseguido adelantos importantes, y los delegados deberían comunicar este mensaje a la comunidad marítima en general y ser los mejores embajadores de la labor que está desarrollando la Organización.

El Secretario General está particularmente complacido por el hecho de que ninguna delegación opine que el debate sobre las medidas de mercado del transporte marítimo internacional no deba celebrarse en el seno de la OMI. Por consiguiente, la OMI debería solicitar a la Conferencia de Copenhague que siga confiando a la Organización la tarea de reglamentar la reducción o limitación de emisiones de GEI en el transporte marítimo. Para ello, es imperiosa la necesidad de contar con la participación de los ministros de transporte, medio ambiente y relaciones exteriores de todos los Estados Miembros de la OMI que van a asistir a la Conferencia de Copenhague. El Secretario General manifestó su convencimiento de que, con ello, la OMI hará un buen servicio al medio ambiente.

Plan de trabajo para seguir desarrollando medidas de reducción de mercado

4.131 En el marco de las propuestas del Presidente para avanzar en el futuro (MEPC 59/4/9), el Comité examinó la necesidad y las ventajas de elaborar un plan de trabajo para proseguir el examen de las medidas de mercado.

4.132 La mayoría de las delegaciones manifestaron que era necesario que el debate en profundidad sobre las medidas de mercado continuara en el MEPC 60 y en el lapso interperiodos, como parte integral de la serie de medidas reglamentarias que la OMI elaborará y pondrá en práctica. Dicha mayoría señaló que sería útil contar con un plan de trabajo sobre los instrumentos de mercado.

4.133 Así pues, el Comité decidió continuar su labor sobre las medidas de mercado en el MEPC 60 y adoptó las siguientes orientaciones para la continuación de su trabajo:

- .1 fomentar el estudio de la viabilidad, la solidez y la eficacia medioambiental (reducción de los niveles de emisiones) y el trabajo administrativo de una posible medida o medidas de mercado;
- .2 determinar los aspectos medioambientales, económicos, administrativos y jurídicos pertinentes, de la medida o medidas de mercado; y
- .3 elaborar un proceso de determinación de todas las posibles repercusiones de la medida o medidas de mercado propuestas para la reducción de las emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo internacional, incluidas, aunque sin ser exhaustivas, las repercusiones para los países en desarrollo.

4.134 El Comité examinó y refrendó un proyecto de plan de trabajo para seguir examinando las medidas de mercado, presentado por el Presidente, y refrendó el texto que figura en el anexo 16.

Establecimiento de un grupo de trabajo sobre las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques

4.135 Se pidió al Grupo de trabajo que, teniendo en cuenta todos los documentos pertinentes, así como las observaciones formuladas y las decisiones tomadas en el Pleno:

- .1 sometiera a debate y finalizara, de ser posible, el índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI) para los buques nuevos y su proyecto de circular MEPC, incluidas:
 - .1 la fórmula del EEDI, basándose en el contenido del anexo 2 del documento MEPC 59/4/2;
 - .2 la fórmula para el establecimiento del nivel de referencia del EEDI, basándose en los documentos MEPC 58/4/8, MEPC 58/4/34 y GHG-WG 2/2/7;
 - .3 las directrices para el procedimiento de verificación voluntaria del EEDI y su proyecto de circular MEPC, basándose en el documento MEPC 59/4/36; y

- .4 cualesquiera otras directrices conexas que sean necesarias;
- .2 sometiera a debate y finalizara de ser posible, el Plan de gestión energética del buque (SEMP) y su proyecto de circular MEPC, basándose en el contenido del anexo 5 del documento MEPC 59/4/2 y en el del anexo del documento MEPC 59/4/33;
- .3 finalizara el examen de las directrices provisionales sobre el índice operacional de CO₂ (MEPC/Circ.471), basándose en el contenido del anexo 1 del documento MEPC 59/4/15; y
- .4 presentara un informe escrito al Pleno, el viernes 17 de julio de 2009.

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

4.136 Al presentar el informe del Grupo de trabajo sobre las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques (MEPC 59/WP.8), el Presidente del Grupo de trabajo hizo hincapié en los considerables progresos realizados en el presente periodo de sesiones con respecto a las medidas técnicas y operacionales para incrementar la eficiencia energética y reducir o limitar las emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo internacional. El Grupo de trabajo había ultimado cuatro instrumentos no obligatorios y estos estaban listos para distribuirse a fin de que se realicen aplicaciones de prueba o se implanten de manera voluntaria en los buques destinados al comercio internacional, entre ellos la primera norma plenamente internacional para la eficiencia energética del sector mundial del transportes, el índice de proyecto para los buques nuevos. Dio las gracias a los miembros del Grupo por su ardua labor, su flexibilidad y su buena disposición para negociar y llegar a compromisos, y, por consiguiente, garantizar el éxito de los resultados. En su opinión, el paquete de medidas técnicas y operacionales contribuirá en gran medida a mejorar la eficiencia energética del transporte marítimo y a mantener la posición de liderazgo de la Organización por lo que respecta al control de las emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo internacional.

4.137 Tras examinar el informe del Grupo de trabajo el Comité lo aprobó en general y, en particular (los números de los párrafos corresponden a los del documento MEPC 59/WP.8, a menos que se indique lo contrario):

- .1 acordó que se distribuyan, mediante la circular MEPC.1/Circ.681, las Directrices provisionales sobre el método de cálculo del índice de eficiencia energética de proyecto para buques nuevos (anexo 17);
- .2 acordó que se distribuyan, mediante la circular MEPC.1/Circ.682, las Directrices provisionales sobre la verificación voluntaria del índice de eficiencia energética de proyecto (anexo 18);
- .3 acordó que se distribuyan, mediante la circular MEPC.1/Circ.683, las Orientaciones sobre la elaboración de un plan de gestión de la eficiencia energética del buque (anexo 19);
- .4 acordó que se distribuyan, mediante la circular MEPC.1/Circ.684, las Directrices relativas a la utilización voluntaria del indicador operacional de la eficiencia energética del buque (anexo 20);

- .5 tomó nota de las deliberaciones sobre los cuadros de potencia eléctrica que se recogen en los párrafos 6.11 y 6.12 y acordó invitar a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones observadoras a que le presentaran comentarios y nuevas propuestas en su próximo periodo de sesiones;
- .6 tomó nota del progreso realizado en cuanto al nivel de referencia relacionado con el EEDI según se indica en los párrafos 6.26 a 6.34 y acordó pedir a los Gobiernos Miembros y a los observadores que le presentaran propuestas y observaciones en relación con el resumen del Presidente del Grupo de trabajo que figura en el párrafo 6.35, en su próximo periodo de sesiones; y
- .7 tomó nota de las deliberaciones sobre los buques con sistemas de propulsión no convencionales, por ejemplo, los buques de pasaje con sistemas de propulsión diesel-eléctrica, e invitó a los Estados Miembros y a los observadores que presentaran sus observaciones sobre este tema en el próximo periodo de sesiones del Comité.

4.138 El Comité manifestó su agradecimiento al Presidente y a los miembros del Grupo de trabajo por el enorme volumen de trabajo asumido.

Declaraciones de la UICN y la FOEI

4.139 Los observadores de la UICN y la FOEI hicieron declaraciones obre cuestiones relacionadas con los GEI al cerrarse la sesión. Según se solicitó, las declaraciones se reproducen en el anexo 21.

5 EXAMEN Y ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LOS INSTRUMENTOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO

5.1 El Comité recordó que el MEPC 58 había aprobado el proyecto de enmiendas al Anexo I del Convenio MARPOL respecto de la prevención de la contaminación durante las operaciones de transbordo de cargas de hidrocarburos entre petroleros en el mar (adición de un nuevo capítulo 8 y enmiendas a las reglas 1, 12, 13, 17 y 38). El Comité tomó nota de que el Secretario General había publicado los textos de los proyectos de enmiendas en la circular N° 2913, de fecha 20 de noviembre de 2008, de conformidad con lo estipulado en el artículo 16 del Convenio MARPOL.

5.2 El Comité también recordó que, en principio, el MEPC 58 había convenido en que se constituyera un grupo de redacción encargado de efectuar modificaciones de redacción a los proyectos de enmiendas, según fuera necesario, antes de que el Comité los adoptara.

Enmiendas al Anexo I del Convenio MARPOL (adición de un nuevo capítulo 8 e introducción de las enmiendas consiguientes en el modelo B del Suplemento del Certificado IOPP)

5.3 La Secretaría informó al Comité de que el anexo del documento MEPC 59/5 contiene el proyecto de enmiendas al Anexo I del Convenio MARPOL (adición de un nuevo capítulo 8 e introducción de las enmiendas consiguientes en el modelo B del Suplemento del Certificado IOPP).

5.4 El Comité tomó nota de que el BLG 12 elaboró el proyecto de enmiendas en febrero de 2008. Sin embargo, en el proyecto de enmiendas quedaron tres textos entre corchetes: las disposiciones sobre entrada en vigor (párrafo 1 de las reglas 40 y 41), y el uso de la expresión "o la zona económica exclusiva" en el párrafo 1 de la regla 42.

5.5 En las deliberaciones que siguieron, el Comité decidió:

- .1 establecer el 1 de abril de 2012 como fecha de aplicación de las reglas en el nuevo capítulo 8 (véase el párrafo 1 del proyecto de regla 40);
- .2 establecer el 1 de enero de 2011 como fecha de aplicación para el porte obligatorio del plan de operaciones de buque a buque (véase el párrafo 1 del proyecto de regla 41);
- .3 mantener el texto del proyecto de regla 42 sobre la notificación de las operaciones de buque a buque previstas en una zona económica exclusiva. Se envió al Grupo de redacción una observación del observador de INTERTANKO sobre el periodo de antelación de la notificación; y
- .4 suprimir el párrafo 6.1.5.4 del Suplemento del modelo B del Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos, para eliminar una incoherencia en ese modelo.

5.6 El Comité tomó nota de las inquietudes manifestadas por la República Islámica del Irán (MEPC 59/5/2) en relación con el ámbito de aplicación para los buques tanque que no sean petroleros y las operaciones de toma de combustible; la posible necesidad de disponer de un plan que unifique todos los aspectos de seguridad y preparación; que cada Estado ribereño debería especificar las zonas adecuadas para la realización de operaciones de buque a buque en sus aguas; y que, en las operaciones de buque a buque, deberían tenerse en cuenta otras cuestiones (como la gestión del agua de lastre, la supervisión por el Estado rector del puerto y las disposiciones aduaneras).

5.7 El Comité recordó que el BLG 12 y el MEPC 58 ya habían abordado las inquietudes manifestadas por la República Islámica del Irán, y acordó no volver a abrir el debate sobre este texto aprobado por el MEPC 58.

5.8 El Comité acordó remitir las enmiendas propuestas al Grupo de redacción para su examen.

Enmiendas al Anexo I del Convenio MARPOL (enmiendas a las reglas 1, 12, 13, 17 y 38 del Anexo I del Convenio MARPOL, suplemento del Certificado IOPP y Libro registro de hidrocarburos)

5.9 En relación con el texto del proyecto de enmiendas que figura en el documento MEPC 59/5/1, las Islas Marshall (MEPC 59/5/3) propusieron introducir texto adicional en el proyecto de enmiendas a la regla 12 del Anexo I del Convenio MARPOL y sugirieron que se introduzcan modificaciones a la sección 11.4 de las Directrices revisadas de 2008 sobre sistemas para la manipulación de desechos oleosos en los espacios de máquinas de los buques.

5.10 Tras tomar nota del apoyo a la propuesta de las Islas Marshall respecto de la regla 12 en forma enmendada, decidió enviarla al Grupo de redacción

5.11 El Comité decidió que las modificaciones propuestas por las Islas Marshall (MEPC 59/5/3) a la sección 11.4 de las Directrices revisadas de 2008 se traten bajo el punto 6 del orden del día, "Interpretaciones y enmiendas del Convenio MARPOL y de los instrumentos conexos".

5.12 El Comité acordó remitir las enmiendas propuestas al Grupo de redacción para su examen.

Constitución del Grupo de redacción

5.13 El Comité, tras tomar nota de las observaciones formuladas en el Pleno, constituyó el Grupo de redacción sobre enmiendas al Anexo I del Convenio MARPOL, bajo la presidencia de la Sra. Lindy Johnson (Estados Unidos) y le encomendó que ultimara los textos con miras a su adopción de conformidad con lo dispuesto en los artículos 16 2) b), c) y d) del Convenio MARPOL, y le asignó el siguiente mandato:

- .1 teniendo en cuenta los documentos presentados y las decisiones, observaciones y propuestas del Pleno, concluir los textos de los proyectos de enmiendas al Anexo I del Convenio MARPOL presentados en los documentos MEPC 59/5 y MEPC 59/5/1; y
- .2 elaborar resoluciones MEPC para la adopción de las enmiendas siguientes:
 - .1 adición de un nuevo capítulo 8 e introducción de las enmiendas consiguientes en el modelo B del suplemento del Certificado IOPP;
 - .2 enmiendas a las reglas 1, 12, 13, 17 y 38 del Anexo I del Convenio MARPOL y al suplemento del Certificado IOPP y Libro registro de hidrocarburos.

Informe del Grupo de redacción

5.14 La Presidenta, Sra. Lindy Johnson (Estados Unidos), presentó el informe del Grupo de redacción sobre enmiendas al Anexo I del Convenio MARPOL (MEPC 59/WP.9) e hizo hincapié en los siguientes aspectos:

- .1 el Grupo de redacción no podía decidir sobre el idioma de trabajo del plan de operaciones de buque a buque (prescrito actualmente en la última frase de la regla 41.1). Se señaló que podrían utilizarse dos idiomas diferentes en un buque determinado, mientras que una tercera persona, que ejerza el control general de las operaciones, podría tener un tercer idioma; y
- .2 el Grupo de redacción, de conformidad con las instrucciones del Pleno, elaboró un texto, entre corchetes, para la inclusión de una frase sobre las operaciones de buque a buque cuyo inicio esté previsto antes de que transcurran 48 horas, es decir, antes del periodo de antelación de la notificación previsto.

5.15 Durante el posterior debate el Comité acordó enmendar el texto entre corchetes relativo al periodo de notificación necesario, según se indica a continuación:

"En el caso excepcional de que toda la información especificada en el párrafo 2 no esté disponible con una antelación de 48 horas como mínimo, el petrolero que descargue la

carga de hidrocarburos notificará a la Parte en el presente Convenio con una antelación de 48 horas como mínimo de que van a realizarse operaciones de buque a buque y la información especificada en el párrafo 2 se facilitará a la Parte lo antes posible."

5.16 El Comité también acordó cambiar la fecha de aceptación tácita al "1 de julio de 2010" y la fecha de entrada en vigor al "1 de enero de 2011" en las dos resoluciones MEPC para adoptar las enmiendas al Anexo I del Convenio MARPOL.

5.17 Tras examinar el informe del Grupo de redacción sobre la enmiendas al Anexo I del Convenio MARPOL (MEPC 59/WP.9), el Comité aprobó el informe en general y posteriormente:

- .1 adoptó las enmiendas al anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (adición de un nuevo capítulo 8 e introducción de las enmiendas consiguientes en el modelo B del Suplemento del Certificado IOPP), mediante la resolución MEPC.186(59), que figura en el anexo 22;
- .2 adoptó las enmiendas al anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (enmiendas a las reglas 1, 12, 13, 17 y 38 del Anexo I del Convenio MARPOL, al Suplemento del Certificado IOPP y a las partes I y II del Libro registro de hidrocarburos), mediante la resolución MEPC.187(59), que figura en el anexo 23; y
- .3 encargó a la Secretaría que comprobara que en las enmiendas no había ninguna omisión de redacción y, de ser necesario, que incluyera los elementos ausentes en el texto final de las enmiendas.

5.18 El Comité manifestó su agradecimiento a la Presidenta, Sra. Lindy Johnson (Estados Unidos), y a los miembros del Grupo de redacción por la labor realizada.

5.19 Tras la adopción de las enmiendas el Comité acordó incluir una referencia cruzada a la circular MSC-MEPC.5/Circ.6 relativa las orientaciones generales sobre el momento de sustituir los certificados existentes por los certificados expedidos tras la entrada en vigor de las enmiendas a los certificados de los instrumentos de la OMI (véase el párrafo 10.51).

5.20 La delegación de Chipre declaró que al no haber una definición de "zona económica exclusiva" (ZEE) en el Convenio MARPOL interpretaría la ZEE según se define en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) y, por consiguiente, consideraba que la implantación de la regla 42 estaba sujeta a si el Estado ribereño era Parte tanto en el Convenio MARPOL como en la CONVEMAR. Incluso si el Estado ribereño es Parte en ambos instrumentos no significa necesariamente que una ZEE está claramente definida. Las Partes en la CONVEMAR tienen anchuras de mar territorial distintas y, de tenerla, extensiones diferentes de la ZEE. La delegación hizo hincapié en que no todas las Partes en la CONVEMAR han aprovechado el derecho que les otorga la Convención de declarar una ZEE como zona marina de hasta 200m desde sus costas. La delegación consideraba que esta situación compleja ocasionará dificultades innecesarias para la correcta implantación de la regla 42 por los operadores de buque tanque durante las operaciones de transferencia de buque a buque en alta mar. Subrayó que no podía aceptar que la expansión de los derechos de los Estados ribereños más allá de su mar territorial, como lo permite la regla 42, se considere un precedente para otras reglas obligatorias relacionadas con la OMI.

5.21 A fin de aclarar esta cuestión el Comité acordó considerar la posibilidad de elaborar una circular, en un futuro periodo de sesiones, que se mantendría actualizada y en la que se informaría a los Estados de abanderamiento y, por consiguiente, a los operadores de petroleros, de las zonas pertinentes por lo que respecta a la aplicación de la regla 42, y en particular las zonas marinas aplicables de la ZEE.

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

6.1 El Comité tomó nota de que en el periodo de sesiones actual se habían presentado en relación con el presente punto del orden del día 14 documentos sustantivos, una corrección (en inglés solamente) y un documento informativo (MEPC 59/INF.13).

6.2 El Comité tomó nota también de que algunos de esos documentos se habían examinado, o se examinarían, en relación con otros puntos del orden del día, a saber:

- .1 los documentos MEPC 59/6/5 y Corr.1 (inglés solamente) (Canadá y Estados Unidos) y MEPC 59/INF.13, en los que se propone la designación de una zona de control de las emisiones en el marco del Anexo VI del Convenio MARPOL, se habían examinado en relación con el punto 4 del orden día (veáanse los párrafos 4.12 a 4.32); y
- .2 los documentos MEPC 59/6/4 (Dinamarca) y MEPC 59/6/12 (OCIMF e INTERTANKO), en los que se abordan cuestiones relacionadas con los resultados del DE 52, se examinarían en relación con el punto 10 del orden del día, véanse los párrafos 10.29 a 10.31).

6.3 Por lo que respecta al documento MEPC 59/9 (BIMCO e INTERCARGO), el Comité acordó examinarlo en el presente punto del orden del día, ya que su contenido estaba relacionado con el documento MEPC 59/6/7, presentado por los mismos ponentes, y en él se formulaban observaciones sobre el informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen del Anexo V del Convenio MARPOL (documento MEPC 59/6/3, presentado por Canadá) en relación con el mismo asunto (residuos de carga y agua de lavado de las bodegas).

6.4 Por lo que respecta al documento MEPC 59/6/10 (Noruega), el Comité tomó nota de que había sido retirado.

6.5 El Comité acordó examinar los restantes documentos en tres grupos diferentes, a saber: uno, los documentos en los que se proponen interpretaciones o aclaraciones a las prescripciones obligatorias existentes; dos, los resultados del Grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen del Anexo V del Convenio MARPOL y observaciones al respecto; y tres, los documentos que contienen propuestas de enmienda a los instrumentos obligatorios existentes.

PROPUESTAS DE INTERPRETACIONES UNIFICADAS O ACLARACIONES

Medición de distancias

6.6 En el documento MEPC 59/6, la IACS presentó ante el Comité su propia interpretación unificada sobre la medición de distancias entre los forros interiores y exteriores para la protección de los espacios en el interior de los forros interiores, en relación con el Convenio

SOLAS, el Convenio MARPOL, el Convenio de Líneas de Carga, el Código CIQ y otros instrumentos, según la cual, salvo que se estipule lo contrario de forma explícita, las distancias han de medirse utilizando las dimensiones de trazado. El Comité tomó nota de que los miembros de la IACS aplican dicha interpretación desde el 1 de abril de 2009 en los reconocimientos reglamentarios (salvo que las Administraciones en cuyo nombre los miembros de la IACS realizan dichos reconocimientos indiquen lo contrario).

6.7 Tras tomar nota de que la propuesta anterior se había presentado también al MSC 85, el cual, al aceptar la interpretación, había aprobado, a reserva de que el Comité adoptara la misma decisión, un proyecto de circular MSC-MEPC.5 (MEPC 59/11/1, párrafo 26 y anexo), el Comité adoptó la misma decisión que el MSC 85 y pidió a la Secretaría que publicara la circular con la signatura MSC-MEPC.5/Circ.5.

Regla 23 del Anexo I del Convenio MARPOL

6.8 El Comité examinó el documento MEPC 59/6/1 (IACS e INTERTANKO), en el que se propone una enmienda a la interpretación unificada de la regla 23.7.3.2 del Anexo I (Aptitud para prevenir escapes accidentales de hidrocarburos) del Convenio MARPOL que se había acordado en el MEPC 58 (MEPC 58/23, párrafo 6.6 y anexo 18). Los coautores del documento, tras examinar la cuestión con más detenimiento y realizar una exhaustiva investigación, llegaron a la conclusión de que en la interpretación unificada aprobada en el MEPC 58 se había aplicado injustificadamente un valor de presión excesivamente prudente para la aplicación de la regla 23.7.3.2 del Anexo I del Convenio MARPOL en relación con el cálculo del nivel de la carga después de avería. En consecuencia, los coautores propusieron el siguiente texto nuevo revisado:

"Si hay un sistema de gas inerte, se supondrá una sobrepresión normal en kPa de 5 kPa."

6.9 Tras deliberar sobre la cuestión, el Comité aprobó la interpretación unificada revisada de la regla 23.7.3.2 del Anexo I del Convenio MARPOL, que se recoge en el anexo 24.

Descargas de hidrocarburos y desechos oleosos de las plataformas fijas o flotantes

6.10 En el documento MEPC 59/6/2, Nueva Zelanda solicitó aclaración respecto de la aplicación de la regla 15 del Anexo I del Convenio MARPOL en relación con las descargas procedentes de plataformas mar adentro fijas o flotantes, concretamente respecto de la posibilidad de descargar a través del sistema del agua de la producción el agua oleosa no tratada procedente de los espacios de máquinas de una instalación flotante de producción, almacenamiento y descarga (IFPAD). En opinión de Nueva Zelanda, ello podría ser una posible infracción del límite de 15 ppm establecido en la regla 15.2.3. Ahora bien, según parece otras Administraciones permiten dicha práctica basándose en el anexo 1 de las Directrices para la aplicación de las prescripciones del Anexo I revisado del MARPOL a las IFPAD y las UFA (resolución MEPC.139(53), enmendada), en las que se permite la adición de aguas oleosas de los espacios de máquinas de las IFPAD a la corriente de producción.

6.11 El Comité tomó nota de que, en opinión de Nueva Zelanda, la corriente de producción en el contexto de una IFPAD es el hidrocarburo resultante de la producción que debe enviarse a tierra, y no incluye el drenaje de la instalación de tratamiento mar adentro ni el agua de la producción o de desplazamiento. Se pidió aclaración al Comité sobre el particular y sobre la cuestión de si la descarga de agua oleosa no tratada procedente de los espacios de máquinas a

través de la descarga de la corriente de producción constituiría una infracción de límite de 15 ppm establecido en la regla 15.

6.12 El observador de INTERTANKO aclaró que, en el contexto de las actividades de una IFPAD, la "corriente de producción" consiste en una combinación de gas, petróleo crudo, agua de la producción (incluida el agua libre procedente del almacenamiento que se decanta en los tanques de cargas) y arena y sedimentos. No sería adecuado añadir agua oleosa a la corriente de producción, dado que los armadores deseen que el gas esté lo más seco posible, que los hidrocarburos de la producción no estén mezclados con agua y que la arena y los sedimentos estén lo menos contaminados posible, ya que deben limpiarse antes de eliminarlos.

6.13 Habida cuenta de lo anterior, la expresión "agregarse a la corriente de producción" recogida en las Directrices debería entenderse como "agregarse al agua de la producción".

6.14 Por lo que respecta al límite de hidrocarburos en el agua aplicable a las descargas en el mar procedentes de los tanques de decantación de una IFPAD, el observador del INTERTANKO manifestó la opinión de que, de conformidad con las directrices y la legislación pertinente de los Estados ribereños:

- .1 cuando el contenido del tanque de decantación es solamente agua de la producción, éste puede descargarse con un contenido de hidrocarburos de 30 ó 40 ppm, en función de las reglas del Estado ribereño; y
- .2 cuando se agregan aguas oleosas procedentes de la cámara de máquinas a los tanques de decantación, o se agregan aguas oleosas procedentes de la sala de máquinas directamente a la unidad de tratamiento del agua de la producción, el efluente que se descargue en el mar tendrá un máximo de 15 ppm.

6.15 El Comité se mostró conforme con la aclaración facilitada por INTERTANKO.

Aplicación de la regla 12A del Anexo I del Convenio MARPOL

6.16 El Comité examinó el documento MEPC 59/6/8 (Suecia), en el que se propone que se examine la aclaración relativa a la regla 12A (Protección de los tanques de combustible líquido) del Anexo I del Convenio MARPOL que se había acordado en el MEPC 58 (MEPC 58/23, párrafo 6.10). El Comité recordó que la aclaración que se convino a la sazón era aplicable a las transformaciones importantes de petroleros de casco sencillo en graneleros o mineraleros. El Comité había aclarado que la regla 12A (protección mediante el doble casco de los tanques de combustible líquido o equivalente) debería aplicarse a todo el petrolero que sea objeto de una transformación, es decir, a todos los tanques de combustible líquido nuevos y existentes.

6.17 El Comité tomó nota de que la propuesta presentada por Suecia suponía la aplicación de esa misma aclaración a las ampliaciones de los buques de transbordo rodado.

6.18 Tras los pertinentes debates, el Comité acordó que la aclaración antedicha de las prescripciones de la regla 12A del Anexo I del Convenio MARPOL es también aplicable a las transformaciones importantes, definidas en la regla 1.28.9 del Anexo I del Convenio MARPOL, de todos los buques.

Objetivo de la regla 15 del Anexo I del Convenio MARPOL y de su interpretación unificada

6.19 En el documento MEPC 59/6/11, las Islas Marshall informaron de que en un estudio oficioso de las posturas de las sociedades de clasificación y las autoridades encargadas de la supervisión por el Estado rector del puerto sobre la aplicación de la regla 15 y su interpretación unificada 22, en relación con el control de las descargas de hidrocarburos procedentes de los espacios de máquinas aplicable a los petroleros, se revelaba una diversidad de opiniones.

6.20 El Comité tomó nota de que la cuestión del objetivo de la regla 15 y de su interpretación unificada incluía el trasvase de las aguas de sentina desde los espacios de máquinas de los buques tanque al tanque de decantación de la carga y las posteriores opciones para la eliminación permitidas de conformidad con lo dispuesto en el Anexo I del Convenio MARPOL cuando las aguas oleosas de sentina de los espacios de máquinas estén mezcladas con residuos de los hidrocarburos de la carga.

6.21 El Comité tomó nota también de que en la "antigua" regla 9 del Anexo I del Convenio MARPOL anterior a 2007 se abordaban las descargas de hidrocarburos procedentes tanto de los espacios de máquinas como de las zonas de carga de los petroleros. En el Anexo I actual la antigua regla 9 se dividió en dos: la regla 15 para los espacios de máquinas de todos los buques y la regla 34 para las zonas de carga de los petroleros. El ponente estimaba que actualmente existe una ambigüedad en relación con el tratamiento de las aguas oleosas de los espacios de máquinas mezclados con los hidrocarburos de las zonas de carga y manifestó preocupación por el hecho de que el equipo de vigilancia de la descarga de hidrocarburos (ODME) no está concebido para tratar emulsiones y contaminantes que puede que formen parte de las aguas de sentinas oleosas, y por el hecho de que la norma de 30 litros/milla marina de la regla 34 podría interpretarse como una "atenuación" de la norma del límite de contenido de hidrocarburos de 15 ppm de la regla 15.

6.22 En los debates que se mantuvieron a continuación se manifestaron las siguientes opiniones:

- .1 en la regla 34 y su interpretación unificada 22 se especifica claramente que cuando se trasvasan a los tanques de decantación residuos oleosos que no están relacionados con la carga de hidrocarburos, la descarga de dichos residuos debería realizarse de conformidad con lo dispuesto en la regla 34. En consecuencia, el procedimiento se permite en virtud de las reglas del Anexo I del Convenio MARPOL;
- .2 ahora bien, dicha permisión no significa una reducción de la prescripción de que los buques dispongan de equipo filtrador de hidrocarburos que se ajuste a la regla 14 del Anexo I;
- .3 el equipo filtrador de hidrocarburos debería utilizarse exclusivamente en relación con la descarga de aguas de sentina oleosas procedentes de los espacios de máquinas, de conformidad con las prescripciones de la regla 15 del Anexo I; y
- .4 la descarga de residuos oleosos que no estén relacionados con la carga de hidrocarburos y estén mezclados con residuos de hidrocarburos de la carga debería realizarse a través del sistema de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos al que se hace referencia en la regla 31 del Anexo I.

6.23 La delegación de las Islas Marshall, al observar que el Comité no había tomado una decisión al respecto, indicó que resolvería la cuestión mediante su legislación nacional.

EXAMEN DEL ANEXO V DEL CONVENIO MARPOL

Informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen del Anexo V del Convenio MARPOL

6.24 El Comité recordó que en su 58º periodo de sesiones había tomado nota del informe sobre la situación del examen del Anexo V del Convenio MARPOL, presentado por Canadá en calidad de coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia que se había constituido en el MEPC 57, y había encargado al Grupo de trabajo por correspondencia que continuara trabajando durante el lapso interperiodos, basándose en definiciones claras, tal como habían propuesto varias delegaciones, y teniendo debidamente en cuenta la prohibición general propuesta de la descarga de basuras de los buques, y que presentara un informe definitivo ante el MEPC 59, tal y como se indicaba en el mandato del Grupo, acordado en el MEPC 57.

6.25 El Comité tomó nota del documento MEPC 59/6/3 (Canadá), en el que se recoge el informe del Grupo de trabajo por correspondencia, que se había reunido en el lapso interperiodos. Al presentar el documento, la delegación de Canadá, en calidad de coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia, puso en conocimiento del Comité las diferentes cuestiones que el Grupo había abordado, entre las que cabe mencionar el método de trabajo y el grado de contribución de las basuras marinas a los detritos marinos.

6.26 En particular, el Comité tomó nota de las cuestiones que el Grupo había resuelto, tales como la distancia de la costa, los desechos de la limpieza del casco, los líquidos a granel no regidos por otros anexos, las carcasas de animales, los materiales mixtos, los residuos de carga en zonas especiales, las basuras potencialmente peligrosas pero que no son contaminantes y el Libro registro de basuras para los buques pequeños.

6.27 Con respecto a los desafíos relacionados con el Anexo V del Convenio MARPOL determinados por el Grupo, el Comité tomó nota de que se habían clasificado de la siguiente manera: prohibición general, reducción al mínimo de los desechos, artes de pesca abandonadas, instalaciones portuarias de recepción y definiciones, conclusiones y recomendaciones. Con respecto a estas últimas, el Comité tomó nota de las siguientes recomendaciones, que se recogen en los párrafos 38 a 41 del documento MEPC 59/6/3:

"38 Los Estados deberían fomentar la utilización de indicadores de detritos en los reconocimientos voluntarios e impartir formación a los voluntarios a fin de que se obtengan unos datos de tendencia válidos desde el punto de vista estadístico para el rastreo de las basuras procedentes de los buques. Los Estados también deberían alentar a los voluntarios a que lleven a cabo reconocimientos completos de las playas y aguas costeras para catalogar cuidadosamente los detritos marinos. La formación adecuada de los voluntarios debería normalizarse a fin de obtener unas tendencias y datos válidos desde el punto de vista estadístico para rastrear las fuentes de detritos marítimas en comparación con las terrestres. Además, deberían examinarse los detritos marinos que flotan en aguas intermedias o se hunden al fondo del mar.

39 La Organización debería examinar los resultados del FSI y la cooperación con otros órganos de las Naciones Unidas respecto de las actividades para apoyar a los

Estados a fin de que faciliten las instalaciones portuarias de recepción adecuadas y para vigilar la presencia de basuras de los buques en el medio ambiente.

40 *Por lo que respecta a los artes de pesca abandonados y la gestión de las basuras relacionadas con las pesquerías, la Organización debería seguir cooperando con los foros regionales de supervisión por el Estado rector del puerto, las Organizaciones regionales de gestión de pesquerías y la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación.*

41 *El Comité debería examinar las posibles enmiendas al Anexo V y sus Directrices que se indican en los párrafos precedentes y en el anexo 1. Un Grupo de trabajo por correspondencia quizás sea el mejor método para seguir examinando esas enmiendas, seguido de un grupo de trabajo que concluya esa importante labor."*

6.28 El Comité tomó nota de la información facilitada por el coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia, Sr. Paul Topping (Canadá), de que la Sra. Allison Lane (Nueva Zelanda) se había ofrecido a asumir la coordinación del Grupo en el próximo lapso interperiodos.

6.29 El Comité manifestó su agradecimiento al Sr. Topping por la labor que el Grupo había llevado a cabo hasta la fecha con su coordinación, que sin duda alguna sería de gran valor para la continuación del examen del Anexo V del Convenio MARPOL y que permitirá llegar a una satisfactoria conclusión.

6.30 El Presidente invitó a que se formularan observaciones generales sobre los resultados del Grupo de trabajo por correspondencia.

6.31 La delegación del Japón, que apoyaba en general los resultados del Grupo de trabajo por correspondencia, manifestó preocupación por las dificultades técnicas que muchas administraciones han encontrado al abordar la cuestión de los artes de pesca perdidos y subrayó la importancia de la colaboración internacional prestada a través de la FAO u otros órganos de ordenación de pesquerías pertinentes internacionales o regionales.

6.32 El representante de la FAO informó de que el estudio del PNUMA y la FAO (Documento técnico 523 de la FAO), sobre los artes de pesca abandonados, perdidos o desechados, que se había puesto a disposición del Grupo de trabajo por correspondencia, ofrecía recomendaciones detalladas para mitigar las repercusiones de los artes de pesca abandonados, perdidos o desechados. De entre estas recomendaciones, la FAO estimó que convendría otorgar carácter prioritario a aumentar el número de buques pesqueros obligados a mantener el Libro registro de basuras, mejorar la vigilancia y notificación de los artes perdidos y abandonados, elaborar tecnologías para recuperar de forma segura del medio ambiente los artes de pesca perdidos, y elaborar metodologías normalizadas para evaluar los efectos de los artes de pesca abandonados, perdidos o desechados. En ese contexto, se mencionó también la posibilidad de aumentar la disponibilidad de las instalaciones portuarias de recepción y la accesibilidad a las mismas, y se hizo hincapié en la necesidad de una estrecha colaboración entre la OMI, la FAO y el PNUMA.

6.33 La delegación de los Países Bajos, con el apoyo de varias delegaciones, reiteró su opinión, manifestada en anteriores reuniones del Comité, sobre la conveniencia de tener en cuenta el principio de la prohibición general sobre la descarga de basuras de los buques, sobre el hecho que todas las definiciones deberían recogerse en el texto del anexo V y no en las Directrices para su aplicación, como ocurre ahora, y que solamente las expresiones que cuentan con definiciones deberían utilizarse en el texto del Anexo.

6.34 La delegación de Nueva Zelandia, con el apoyo de varias delegaciones, hizo hincapié en que la tarea futura implicaba un considerable examen del Anexo V actual y no solamente la redacción de enmiendas específicas a reglas existentes, y que, en ese sentido, para que el Grupo de trabajo por correspondencia pudiera avanzar en la cuestión y cumplir su mandato, deberían encauzarse todos los esfuerzos para alcanzar un consenso o, al menos, adoptar decisiones por una clara mayoría en el seno del Grupo. Con respecto a la cuestión de incluir una prohibición general de la descarga de basuras de los buques, en consonancia con otros anexos del Convenio MARPOL, sería necesario contar con instrucciones claras e inequívocas del Comité, ya que, si bien el Comité había debatido la cuestión en reuniones anteriores, no se habían dado instrucciones claras hasta la fecha.

6.35 El Comité examinó los dos documentos relacionados con el tema del examen del Anexo V del Convenio MARPOL: MEPC 59/6/7 y MEPC 59/9, ambos presentados conjuntamente por BIMCO e INTERCARGO.

6.36 Al presentar el documento MEPC 59/6/7, la delegación observadora de INTERCARGO abordó la cuestión de los residuos de carga y el agua de lavado de las bodegas de carga que en el informe del Grupo de trabajo por correspondencia se recomienda que se descarguen en las instalaciones portuarias de recepción como medio de reducir al mínimo los desechos originados en los buques. En opinión de los coautores del documento, la flota mundial de graneleros no podría satisfacer dicha prescripción, ya que tales buques no disponen de tanques de retención proyectados para retener los elevados volúmenes de agua que se producen en el lavado de las bodegas. Además, la propuesta anterior contradice las prescripciones actuales del Anexo V del Convenio MARPOL, en virtud de las cuales la descarga se permite en general a reserva de determinadas restricciones. Los coautores señalaron también que varias ambigüedades presentes en el texto actual del Anexo V del Convenio MARPOL y sus Directrices con respecto al tratamiento de los "residuos de carga", "material de carga", "material de carga contenido en el agua de sentina de las bodegas de carga" y otros, justificaban que dichas cuestiones se examinaran con precaución.

6.37 Al examinar el documento MEPC 59/9 (BIMCO e INTERCARGO), en el que se aborda la preocupación de los coautores en relación con la falta de instalaciones de recepción para los residuos de carga y el agua de lavado de las bodegas en las zonas especiales del mar Mediterráneo y de los Golfos en virtud del Anexo V, que entraron en vigor el 1 de mayo y el 1 de agosto de 2008, respectivamente, el Comité tomó nota de que, en opinión de los coautores, en los estudios realizados para evaluar las necesidades de los buques que navegan por esas zonas no se habían tenido en cuenta las necesidades especiales de los graneleros.

6.38 Seguidamente, el Comité examinó la petición de los coautores de que se permita a esos buques descargar los residuos de carga y las aguas de lavado más allá del límite de las 12 millas marinas en dichas zonas, como se permite actualmente en virtud del Anexo V del Convenio MARPOL en todas las zonas marinas que no sean zonas especiales. En opinión de los ponentes, dicho concepto podría difundirse mediante una circular MEPC.

6.39 En los debates que se mantuvieron a continuación, el Comité, tras reconocer que la cuestión estaba vinculada con el examen en curso del Anexo V del Convenio MARPOL y que debería buscarse una solución adecuada hasta que se hayan adoptado y hayan entrado en vigor las pertinentes enmiendas para abordar las inquietudes de INTERCARGO y BIMCO, acordó publicar una circular MEPC, tal como habían solicitado los ponentes, a los efectos de que:

- .1 el agua de lavado de las bodegas de carga que contenga restos de cualquier material de carga seca generados por la limpieza de las bodegas de carga del buque, no se considere basuras en virtud del Anexo V del Convenio MARPOL en la *zona de los Golfos* y en la *zona del mar Mediterráneo*; y
- .2 tal agua de lavado de las bodegas de carga pueda descargarse a una distancia de tierra superior a 12 millas marinas en las zonas mencionadas. Los residuos de carga que haya en el agua de lavado no deben proceder de un material de carga clasificado como contaminante del mar en el Código IMDG.

2 No obstante, el Comité recordó que en el párrafo 17.10 de las Directrices para la implantación del Anexo V del Convenio MARPOL se supone que las cantidades de tales residuos de la carga serán pequeñas.

6.40 El Comité pidió a la Secretaría que publicara el texto anterior con la signatura MEPC.1/Circ.675 y aclaró que la circular debería considerarse una medida provisional que se examinaría de nuevo teniendo en cuenta los resultados del examen de la cuestión durante las deliberaciones del Grupo de trabajo por correspondencia.

6.41 La delegación de Noruega indicó que debería encontrarse una solución más sólida, fácil de utilizar y ambientalmente racional sobre esta cuestión porque los estudios indicaban que los problemas ambientales relacionados con el agua de lavado de las bodegas de carga pueden ser mayores que los reflejados en el marco reglamentario existente. La delegación de Noruega sugirió que se investigaran las entradas en el Código de Cargas a Granel cuando se examine la solución a largo plazo.

Artes de pesca abandonadas, perdidas o desechadas

6.42 El Comité examinó el documento MEPC 59/6/14 (FOEI), en el que se aborda el problema de los artes de pesca abandonados, perdidos o desechados, una de las amenazas más graves para el medio marino y la flora y fauna marinas. En su documento, FOEI citó las recomendaciones formuladas por el PNUMA y la FAO a la OMI para que amplíe el Plan de acción sobre la suficiencia de las instalaciones portuarias de recepción con objeto de solucionar el problema. En opinión del ponente, el examen actual del Anexo V debería tener en cuenta dicha cuestión.

6.43 Al concluir las deliberaciones sobre el examen del Anexo V del Convenio MARPOL, el Comité acordó volver a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia bajo la coordinación de Nueva Zelandia* y le encargó que, basándose en los documentos MEPC 59/6/3, MEPC 59/6/6, MEPC 59/6/7, MEPC 59/9, MEPC 59/9/1 y MEPC 59/6/14, así como en las observaciones y decisiones del Pleno recogidas en los párrafos anteriores, que realizara las siguientes tareas:

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

Sra. Alison Lane
Maritime New Zealand
Level 10, Optimisation House
1 Grey Street, PO Box 27006
Wellington 6141
Nueva Zelandia
Teléfono: + 64 4 4941278
Correo electrónico: alison.lane@maritimenz.govt.nz

- .1 examinar y, si procede, elaborar proyectos de enmienda al Anexo V del Convenio MARPOL y las Directrices para su implantación, con fecha de ultimación prevista para 2010, teniendo en cuenta las siguientes cuestiones:
 - .1 las definiciones, incluida la incorporación de las definiciones de las actuales Directrices en el Anexo V;
 - .2 una prohibición general de la descarga de basuras, con la salvedad de las excepciones y condiciones que se especifican en el Anexo V;
 - .3 una obligación general de reducir al mínimo los desechos a bordo de los buques, con la salvedad de las excepciones y condiciones que se especifican en el Anexo V;
 - .4 medidas para reducir aún más la pérdida accidental de los artes de pesca (artes de pesca abandonados);
 - .5 la disponibilidad de instalaciones portuarias de recepción;
 - .6 la gestión de los residuos de la carga, incluida el agua de lavados de las bodegas de carga que contenga residuos de la carga, no contemplada por otro anexo del Convenio MARPOL; y
 - .7 las otras enmiendas de carácter técnico que se señalan en el documento MEPC 59/6/3;
- .2 presentar un informe provisional al MEPC 60 y un informe definitivo con los proyectos de enmienda al MEPC 61, con miras a su aprobación.

Proyecto de orientaciones sobre la gestión de las cargas deterioradas

6.44 La Secretaría presentó el documento MEPC 59/6/6, en el que se ofrece el proyecto de orientaciones sobre la gestión de las cargas deterioradas preparado por el Grupo mixto de trabajo Convenio de Londres/MEPC encargado de aclarar las cuestiones relativas a los límites entre el Convenio y el Protocolo de Londres (LC/LP) y el Anexo V del Convenio MARPOL.

6.45 El Comité tomó nota de que en octubre de 2008 los órganos rectores del Convenio y el Protocolo de Londres habían adoptado un proyecto de orientaciones sobre la gestión de las cargas deterioradas, que figura en el anexo del documento MEPC 59/6/6, y habían acordado lo siguiente:

- .1 remitir las orientaciones al MEPC 59 para que las examinara y adoptara; y
- .2 recomendar su distribución mediante una circular conjunta LC-LP/MEPC que sustituya a la circular N° 2074 sobre el mismo tema, publicada en 1998.

6.46 El Comité tomó nota también de que, con respecto a una posible estrategia sobre la futura cooperación entre el Convenio y el Protocolo de Londres y el MEPC, los órganos rectores habían recomendado que el Grupo mixto de trabajo Convenio y Protocolo de Londres/MEPC sobre las cuestiones relativas a los límites prosiguiera su labor en el lapso interperiodos como grupo de trabajo por correspondencia. Dicho Grupo podría enviar específicamente las orientaciones elaboradas sobre cargas deterioradas al Grupo de trabajo por correspondencia del MEPC que está examinando el Anexo V del Convenio MARPOL, para que las examine. El Grupo de trabajo por correspondencia del MEPC debería entonces examinar si las conclusiones principales de las orientaciones sobre la gestión de las cargas deterioradas deberían incluirse en una actualización del Anexo V o en las Directrices conexas. Esto podría mejorar también la respuesta a las orientaciones sobre la gestión de las cargas deterioradas.

6.47 El Comité tomó nota además que, para concluir, los órganos rectores habían recomendado también que:

- .1 se encargue a un Grupo mixto de trabajo por correspondencia interperiodos que empiece a elaborar un nuevo módulo de curso de formación de la OMI relativo a las Orientaciones sobre la gestión de las cargas deterioradas, así como un folleto redactado en un lenguaje claro con los elementos fundamentales de las Orientaciones, que podría utilizarse también en las actividades de cooperación técnica y distribuirse a los navegantes o incluirse en la Red;
- .2 el MEPC investigue otros mecanismos establecidos para comunicarse con los navegantes y distribuya las orientaciones y/o el folleto, según proceda; y
- .3 los expertos del LC/LP se unan al Grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen del Anexo V del Convenio MARPOL e intercambien opiniones sobre otras cuestiones relacionadas con los límites que se estén contemplando en el examen.

6.48 El Comité, tras examinar las medidas cuya adopción se le pide en el párrafo 10 del documento MEPC 59/6/6, adoptó con pequeños cambios de redacción las Orientaciones sobre la gestión de las cargas deterioradas, y encargó a la Secretaría que distribuyera las Orientaciones mediante una circular conjunta LC-LP/MEPC que sustituya a la circular N° 2074 sobre el mismo tema, publicada en 1998, y que ponga las Orientaciones en el sitio de la OMI en la Red.

6.49 No obstante, el Comité acordó que el Grupo mixto de trabajo LC-LP/MEPC sobre las cuestiones relativas a los límites no debería proseguir su labor en el lapso interperiodos, ya que la revisión del Anexo V del Convenio MARPOL todavía estaba en curso, y reconoció que los expertos del Convenio-Protocolo de Londres podrían intercambiar opiniones con el Grupo de trabajo por correspondencia del MEPC sobre cuestiones de interés común. El Comité reconoció que será necesario volver a examinar las Orientaciones una vez que se ultime la revisión del Anexo V.

6.50 Para concluir los debates, el Comité encargó al Grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen del Anexo V del Convenio MARPOL y las Directrices para la implantación del Anexo V que tenga en cuenta los debates anteriores en sus deliberaciones durante el lapso interperiodos.

PROPUESTA DE ENMIENDAS AL ANEXO I DEL CONVENIO MARPOL

6.51 El Comité examinó el documento MEPC 59/6/9 (República de Corea), en el que se proponía añadir un nuevo párrafo 8 a la regla 30 del Anexo I del Convenio MARPOL (instalación de bombas, tuberías y dispositivos de descarga), en virtud del cual la conexión de los tanques de carga de un petrolero con los tanques de lastre se permitiría en caso de emergencia con objeto de reducir al mínimo la contaminación. El Comité tomó nota de que el proyecto de texto del nuevo párrafo 8 de la regla 30 del Anexo I del Convenio MARPOL, así como el de un proyecto de interpretación unificada, figuraban en el anexo del documento.

6.52 En el documento MEPC 59/6/13, OCIMF e INTERTANKO formularon observaciones sobre la propuesta antedicha. En opinión de los coautores de este documento, en caso de aceptarse la propuesta de enmiendas ésta se aplicaría solamente a los petroleros de casco sencillo, una flota en vías de rápida disminución como consecuencia de la retirada gradual obligatoria estipulada en la regla 20 del Anexo I del Convenio MARPOL. Además, sería necesario instalar en los tanques de lastre de la flota existente de petroleros válvulas de control de presión/vacío, para llamas y sistemas de gas inerte y, aun cuando se dispusiera de los medios mencionados, no es seguro que pueda evitarse un derrame a tiempo durante una situación de emergencia. Además, se recomendó cierta prudencia, en caso de que la propuesta estuviera también destinada a los petroleros de doble casco en el futuro, ya que ello iría en contra del objetivo de la conversión de la totalidad de la flota mundial de petroleros de casco sencillo en petroleros de casco doble, prescrita en el Convenio MARPOL.

6.53 Tras deliberar al respecto, el Comité no estuvo de acuerdo con las enmiendas propuestas al Anexo I del Convenio MARPOL que figuran en el documento MEPC 59/6/9.

MANIPULACIÓN DE DESECHOS OLEOSOS EN LOS ESPACIOS DE MÁQUINAS DE LOS BUQUES

6.54 El Comité, tras recordar su decisión anterior de adoptar enmiendas a la regla 12 del Anexo I del Convenio MARPOL (párrafo 5.17.2), acordó examinar, en relación con el presente punto del orden del día, parte del documento MEPC 59/5/3 (Islas Marshall) en el que se proponen nuevas enmiendas a las Directrices revisadas de 2008 sobre sistemas para la manipulación de desechos oleosos en los espacios de máquinas de los buques, con notas de orientación para un sistema integrado de tratamiento de las aguas de sentina (SITAS) (MEPC.1/Circ.642). El Comité tomó nota de que la propuesta de enmienda se derivaba de la enmienda a la regla 12.2.2 del Anexo I del Convenio MARPOL y consistía en citar la regla 12.2.2 enmendada en el texto de la sección 11.4 de las Directrices revisadas de 2008.

6.55 Tras los pertinentes debates, el Comité acordó enmendar la sección 11.4 de las Directrices revisadas de 2008 sobre sistemas para la manipulación de desechos oleosos en los espacios de máquinas de los buques, con notas de orientación para un sistema integrado de tratamiento de las aguas de sentina (SITAS) (MEPC.1/Circ.642), añadiendo a continuación de las palabras "... medios adecuados de drenaje" el texto "*que terminen de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2.2 de la regla 12 del Anexo I del Convenio MARPOL*".

6.56 El Comité pidió a la Secretaría que distribuyera la enmienda antedicha como circular MEPC.1/Circ.676.

Directrices provisionales para consignar operaciones en el Libro registro de hidrocarburos, parte I

6.57 El Comité tomó nota de que la delegación de Dinamarca había informado de que en el MEPC 58 había indicado que tenía la intención de proponer unas directrices para consignar operaciones en el Libro registro de hidrocarburos, para que fueran examinadas en el presente periodo de sesiones. No obstante, debido a algunos retrasos, las directrices propuestas se someterían ahora al MEPC 60 para su aprobación antes de la entrada en vigor de las enmiendas al Anexo I del Convenio MARPOL (párrafo 5.17.2), que están relacionadas con tales directrices propuestas.

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

7.1 El Comité examinó seis documentos en relación con este punto del orden del día, a saber: MEPC 59/WP.1: informe de la novena reunión del Grupo técnico sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP, MEPC 59/7 (Secretaría): Cursos modelo de la OMI de introducción a la preparación y la lucha contra los sucesos de contaminación por SNPP en el medio marino, MEPC 59/7/1 (ISCO): Formación y acreditación independientes de empresas privadas de lucha contra derrames de hidrocarburos y sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, MEPC 59/7/2 (República Islámica del Irán): Equipo para la lucha contra la contaminación por hidrocarburos, MEPC 59/7/3 (Secretaría): Curso revisado de formación de instructores del Convenio de Cooperación, y MEPC 59/INF.4 (República Islámica del Irán): *National OPRC Exercise in the Caspian Sea, Persian Gulf and Gulf of Oman*.

Informe de la novena reunión del Grupo técnico sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP

7.2 El Comité tomó nota de que la novena reunión del Grupo técnico sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP se había celebrado del 6 al 10 de julio bajo la presidencia del Sr. Nick Quinn (Nueva Zelanda), y de que el informe del Grupo se había distribuido con la signatura MEPC 59/WP.1.

7.3 Al examinar la labor realizada por el Grupo técnico, el Comité tomó nota del debate preliminar mantenido por el Grupo acerca de la lucha contra los biocombustibles. El Comité, recordando sus propias deliberaciones anteriores sobre la cuestión de los biocombustibles y la labor actual del Subcomité BLG relativa a las mezclas que contienen biocombustibles, encargó al Grupo técnico que tuviera en cuenta los resultados del Subcomité BLG al respecto en sus deliberaciones futuras sobre este tema.

7.4 El Comité tomó nota de la preocupación manifestada por algunas delegaciones con respecto a la modalidad de trabajo del Grupo técnico y al escaso tiempo del que disponían las delegaciones para examinar el informe con anterioridad a su examen por el Pleno.

7.5 El Comité, al examinar la cuestión, reconoció el buen trabajo que estaba realizando el Grupo técnico y observó que lo estaba llevando a cabo con arreglo a las directrices establecidas y siguiendo las instrucciones del Comité y su mandato revisado, el cual aprobó el MEPC 58 (MEPC 58/23, anexo 20). No obstante, tras tomar nota de que en los últimos periodos de sesiones se habían formulado observaciones similares, el Comité acordó que sería preciso volver a examinar la cuestión en un periodo de sesiones futuro.

7.6 Por último, el Comité acordó que en el MEPC 60 dejaría cierto tiempo para examinar exhaustivamente esta cuestión y observó que no sería necesario presentar documentos al respecto, tras recordar los debates similares que se mantuvieron en el MEPC 48 cuando se constituyó el Grupo por primera vez.

7.7 Tras convenir en la trayectoria a seguir, el Comité aprobó el informe, en general, y, en particular:

- .1 tomó nota de que el Grupo había acordado el texto finalizado del Documento de orientación sobre la identificación y observación de los hidrocarburos derramados, encargando a la Secretaría que realizase las correcciones finales y presentara el documento al MEPC 60 para su aprobación;
- .2 refrendó la opinión del Grupo de que se presente el proyecto finalizado del Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos, Parte I – Prevención, a la aprobación del MEPC 60;
- .3 se mostró conforme con la recomendación del Grupo de añadir en el programa de trabajo del Grupo el proyecto de instrumento de apoyo para la toma de decisiones sobre la gestión de desechos relacionada con los derrames de hidrocarburos, actualmente en elaboración, a través del REMPEC, para que se utilice en la región del Mediterráneo, a fin de que continúe elaborándose como orientaciones de carácter internacional;
- .4 refrendó la labor llevada a cabo por el Grupo para aportar un examen técnico y su contribución a la elaboración de las Directrices del Mediterráneo sobre la evaluación de las costas contaminadas por hidrocarburos, coordinada mediante el REMPEC, y acordó suprimir este punto del programa de trabajo del Grupo tras observar que ya estaba terminado;
- .5 aceptó la recomendación del Grupo de añadir al programa de trabajo del Grupo la elaboración de una guía operacional sobre la utilización de sorbentes, teniendo en cuenta la información reciente facilitada por Francia;
- .6 tomó nota de la labor en curso del Grupo para abordar las carencias de datos con respecto a la notificación de siniestros, en particular los resultantes de la contaminación por hidrocarburos y SNPP, y, por consiguiente, continuó instando a los Estados Miembros a que notifiquen todo siniestro o suceso marítimo relacionado con las SNPP, de conformidad con las disposiciones de los Procedimientos de notificación armonizados revisados – informes prescritos en la regla I/21 del Convenio SOLAS y en los artículos 8 y 12 del Convenio MARPOL (MSC-MEPC.3/Circ.1) y el módulo sobre siniestros y sucesos marítimos del Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS);
- .7 tomó nota de los resultados y recomendaciones del 4º Foro de investigación y desarrollo de la OMI sobre SNPP en el medio marino, celebrado en Marsella (Francia) en mayo de 2009, y se mostró de acuerdo con la serie de medidas propuestas por el Grupo para implantar las recomendaciones, en concreto:

- .1 elaborar una serie de medidas y plazos conexos con respecto a la implantación de esas recomendaciones;
- .2 establecer un inventario de información, investigación y desarrollo y mejores prácticas relacionadas con la preparación y lucha contra las SNPP;
- .3 elaborar una lista de los veinte productos químicos más importantes cuyo transporte o derrame en el mar sea probable, para su utilización en la planificación de sucesos relacionados con las SNPP; y
- .4 invitar a la Organización Internacional de Normalización (ISO) a que examine la posibilidad de elaborar unas normas internacionales para determinados niveles de equipo protector personal (EPP);
- .8 refrendó la recomendación del Grupo de utilizar el nuevo sitio en la Red del REMPEC como plataforma para el intercambio de información que contenga el inventario de información, investigación y desarrollo y mejores prácticas relacionadas con la preparación y lucha contra las SNPP, una vez que se haya ultimado;
- .9 acogió con satisfacción la reelección del Sr. Nick Quinn (Nueva Zelanda) como Presidente y del Sr. Woo-Rack Suh (República de Corea) como Vicepresidente del Grupo técnico sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP para el año 2010; y
- .10 aprobó el proyecto del programa de trabajo y el orden del día provisional de la décima reunión del Grupo técnico sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP, y su programación para la semana anterior a la celebración del MEPC 60, que figuran en los anexos 25 y 26, respectivamente.

Cursos modelo de la OMI de introducción a la preparación y la lucha contra los sucesos de contaminación por SNPP en el medio marino

7.8 El Comité, al examinar el documento MEPC 59/7 (Secretaría), recordó que en su 50º periodo de sesiones había aprobado que se elaboraran cursos modelo de la OMI de introducción a la preparación y la lucha contra los sucesos de contaminación por SNPP en el medio marino, y había añadido este punto al programa de trabajo del Grupo técnico sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP.

7.9 El Comité tomó nota de que los cursos se habían ido ultimado en varios periodos de sesiones y, posteriormente, se habían distribuido a un grupo de validación para su examen exhaustivo. Además, observó que, basándose en el asesoramiento del grupo de validación y en las observaciones formuladas en un curso piloto impartido en colaboración con la Comisión Europea, el Grupo técnico sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP, en su octava reunión, llegó a un acuerdo acerca de los proyectos ultimados de cursos y los remitió al MEPC 59 para su aprobación.

7.10 El Comité, tras examinar los proyectos ultimados de dos cursos modelo de la OMI de introducción a la preparación y la lucha contra los sucesos de contaminación por SNPP en el medio marino, observando que uno era para el nivel operacional y el otro para el nivel de gestión,

aprobó los dos cursos y los remitió a la Secretaría, encargándole que realizara las correcciones finales y los preparase para su publicación a través del Servicio de Publicaciones de la OMI.

Formación y acreditación independientes de empresas privadas de lucha contra derrames de hidrocarburos y sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (SNPP)

7.11 El Comité, al examinar el documento MEPC 59/7/1 (ISCO), observó que el Grupo técnico sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP, en su octava reunión, había tomado nota de los planes de la Organización Internacional para el Control de Derrames (ISCO) sobre la elaboración de un programa de formación y acreditación de empresas de lucha contra derrames en aguas interiores para la limpieza de las costas tras sucesos de contaminación del mar. El Comité también observó que la ISCO había expresado su intención de presentar un documento informativo sobre dicho asunto para su examen por el Grupo técnico sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP en la TG 9; sin embargo, dadas las repercusiones más amplias del tema, decidió presentar primero la información al Comité para su examen.

7.12 El Comité examinó la información presentada por la ISCO con respecto a sus esfuerzos para fomentar la contratación de empresas de lucha contra derrames en tierra para responder a los casos de contaminación por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (SNPP) en el mar.

7.13 Una delegación opinó que la acreditación era una cuestión que competía a las Administraciones nacionales y que, por tanto, debía actuarse con prudencia para no dar la impresión de que se favorecía a ningún programa.

7.14 El Comité, tras tomar nota de la propuesta de la ISCO de elaborar un programa internacional de formación y acreditación de empresas de lucha contra derrames en aguas interiores para responder a los casos de contaminación por hidrocarburos y SNPP en las costas, a través de la Asociación Internacional de Acreditación en Derrames (ISAA), remitió el documento al Grupo técnico sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP para que volviera a examinarlo.

Equipo para la lucha contra la contaminación por hidrocarburos

7.15 La delegación de la República Islámica del Irán, al presentar el documento MEPC 59/7/2, señaló que era preciso garantizar el funcionamiento seguro del equipo de contención y recuperación de hidrocarburos e hizo hincapié en la necesidad de contar con una recomendación o unas directrices sobre el funcionamiento seguro de dicho equipo y, en particular, de establecer normas de funcionamiento del equipo para la lucha contra la contaminación.

7.16 El Comité, tras examinar la información y observar que el documento contenía propuestas sobre un punto nuevo del programa de trabajo, pidió a la República Islámica del Irán que presentara al MEPC 60 un documento de conformidad con lo dispuesto en los párrafos 2.21 a 2.23 de las Directrices de los Comités (MSC-MEPC.1/Circ.2).

Curso revisado de formación de instructores del Convenio de Cooperación

7.17 El Comité, al examinar el documento MEPC 59/7/3 (Secretaría), recordó que en su 53º periodo de sesiones había tenido en cuenta la ultimación de los cursos modelo revisados sobre el Convenio de Cooperación, tomó nota de que el curso de formación de instructores del Convenio de Cooperación también tenía que ser actualizado para ponerlo en consonancia con los

cursos nuevos y aprobó la inclusión de este punto en el programa de trabajo del Grupo técnico sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP.

7.18 El Comité tomó nota de que el Grupo técnico sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP había llegado a un acuerdo, en su octava reunión, acerca del proyecto ultimado de materiales didácticos y, a reserva de los resultados de su examen por el grupo de validación, los cuales se incorporaron en los cursos finales, había remitido éstos al MEPC 59 para su aprobación.

7.19 El Comité, tras examinar los materiales ultimados del curso de formación de instructores del Convenio de Cooperación, el cual actualiza la edición de 1995 y amplía su aplicación a las sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, así como a los hidrocarburos, aprobó el proyecto ultimado de texto del curso. El Comité encargó a la Secretaría que realizara las correcciones finales y preparase los materiales didácticos para su publicación a través del Servicio de Publicaciones de la OMI. A este respecto, tras observar el grado de detalle demasiado preceptivo con relación a la gestión del curso, recomendó evitar esto en cursos futuros.

Ejercicio nacional sobre el Convenio de Cooperación en el mar Caspio, el golfo Pérsico y el golfo de Omán

7.20 El Comité, al examinar el documento MEPC 59/INF.4 (República Islámica del Irán), tomó nota de la información presentada sobre dos ejercicios nacionales, realizados en 2008-2009, que combinaban la lucha contra la contaminación por hidrocarburos y la búsqueda y el salvamento; uno para el mar Caspio, realizado en el puerto de Amirabad en julio de 2008, y el otro para el golfo Pérsico y el golfo de Omán, realizado cerca de Bandar Abbas en enero de 2009.

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

Propuestas de enmienda al sistema de notificación obligatoria para buques que entran en la zona marina especialmente sensible de las aguas occidentales de Europa – WETREP

8.1 El Comité recordó que, en 2004, el MEPC 52 había designado zona marina especialmente sensible (ZMES) a las aguas occidentales de Europa mediante la resolución MEPC.121(52). También recordó que en la resolución MEPC.121(52) se establecía el nuevo sistema de notificación obligatoria para buques (WETREP) como medida de protección correspondiente, destinado a los buques que entran en la ZMES de las aguas occidentales de Europa, de conformidad con las disposiciones de la regla V/11 del Convenio SOLAS. El sistema de notificación obligatoria para buques entró en vigor a las 00 00 horas UTC el 1 de julio de 2005. Al entrar en la zona de notificación del sistema WETREP, los buques deben enviar una notificación al centro de coordinación de la autoridad responsable del Estado ribereño que participa en el sistema. Los servicios de tráfico marítimo, el RCC, la radioestación costera o las otras instalaciones a las que deben enviarse los informes se enumeran en el apéndice del anexo 3 de la resolución MEPC.121(52).

8.2 La delegación de Portugal, al presentar el documento MEPC 59/8, propuso enmendar el anexo 2 de la resolución MEPC.121(52) como consecuencia de los cambios introducidos en los nuevos servicios de tráfico marítimo establecidos a lo largo de la costa ibérica portuguesa y de la adopción de un nuevo sistema obligatorio de notificación para buques (COPREP) mediante la resolución MSC.278(85). El sistema COPREP entró en vigor a las 00 00 horas UTC el 1 de junio de 2009.

8.3 La delegación de Portugal también informó al Comité de que iba a proponer enmendar el apéndice del anexo 3 de la resolución MEPC.121(52) en el NAV 55. Se tomó nota de que el anexo 3 de la resolución MEPC.121(52) incluía el sistema de notificación obligatoria para buques para los buques que entran en la zona marina especialmente sensible de las aguas occidentales de Europa – WETREP.

8.4 El Comité, tras examinar el documento anterior:

- .1 aprobó las enmiendas al anexo 2 de la resolución MEPC.121(52) sobre la ZMES de las aguas occidentales de Europa, que figuran en el anexo 27; y
- .2 tomó nota de que las enmiendas correspondientes al apéndice del anexo 3 de la resolución MEPC.121(52) se examinarían en el NAV 55, de cuyos resultados se informará al MEPC 60.

Resultados del MSC 85 en relación con la ZMES de Papahānaumokuākea

8.5 El Comité tomó nota de que el MSC 85 había adoptado, mediante la resolución MSC.279(85), enmiendas a los sistemas de notificación obligatoria para buques existentes para el "Monumento marino nacional de Papahānaumokuākea", (CORAL SHIPREP), que se habían distribuido mediante la circular SN.1/Circ.273. El Comité también tomó nota de que las enmiendas se implantaron el 1 de junio de 2009 a las 00 00 horas UTC.

9 INSUFICIENCIA DE LAS INSTALACIONES DE RECEPCIÓN

9.1 El Comité tomó nota de que en el informe sobre los resultados del FSI 17 (MEPC 59/10/6) figuraba una actualización del Plan de acción para abordar el problema de las deficiencias de las instalaciones portuarias de recepción y que, por consiguiente, este tema se trataría en relación con el punto relativo a los informes de los subcomités (véanse los párrafos 10.37 a 10.40).

9.2 El Comité también tomó nota de que el documento MEPC 59/9 (BIMCO e INTERCARGO), que trataba de las "instalaciones de recepción para los residuos de carga seca y el agua de lavado en zonas especiales en virtud del Anexo V del Convenio MARPOL" y que se había presentado en relación con este punto del orden del día, se había examinado en relación con el punto 6 dado que estaba relacionado con el tema de ese punto (véanse los párrafos 6.24 a 6.40).

9.3 En el documento MEPC 59/9/1, la FOEI invitaba al Comité a que tomara nota de las conclusiones de varios programas de vigilancia de la basura marina y a que adoptara medidas para armonizar los planes de instalaciones portuarias de recepción y de gestión de desechos a nivel mundial. Para facilitar esta medida se proponía introducir mejoras en el Anexo V del Convenio MARPOL en relación con los aspectos siguientes:

- .1 unas reglas claras y un cumplimiento riguroso y claro;
- .2 una indicación clara al personal de a bordo y a los pasajeros: cero descargas;
- .3 la retirada progresiva de la incineración de desechos a bordo;
- .4 la obligación de que los buques entreguen los desechos en los puertos; y

.5 la mejora de la gestión de desechos como práctica comercial.

9.4 La delegación de Australia reconoció que las medidas actuales para prevenir y reducir los detritos marinos son inadecuadas, pero opinó que actualmente no es práctico ni podría lograrse el nivel de "cero descargas" de todos los desechos procedentes de los buques en todas las partes del mundo. Aunque esta práctica debería fomentarse en aquellos buques que ya adoptan una práctica de descargas cero o mínimas, preocupaba el hecho de que la obligación de mantener toda la basura a bordo para que se descargue en una instalación de recepción portuaria podría ser contraproducente, en particular si se combina con la retirada progresiva de la incineración a bordo sugerida. Si el volumen de desechos no puede reducirse mediante la incineración o la descarga en el mar de los desechos biodegradables, esto podría resultar en una mayor probabilidad de que se produzcan descargas ilegales de basura una vez que la cantidad total de basura exceda el espacio de almacenamiento disponible.

9.5 Australia aconsejó que se recurriera a medidas activas de ejecución activa y a procedimientos judiciales cuando los buques han contravenido lo dispuesto en el Anexo V a fin de reforzar la reglamentación ante la gente de mar y los pasajeros. Australia también respaldaba la labor destinada a mejorar la provisión de instalaciones de recepción y estuvo de acuerdo en que las tarifas elevadas no ofrecen incentivos para que se utilicen, pero no se mostró a favor de un sistema obligatorio que no tenga ninguna tarifa especial para cobrar por la utilización de las instalaciones de recepción de desechos.

9.6 Australia estimó que las preocupaciones manifestadas por la Internacional Amigos de la Tierra podría resolverse mejor mediante un cambio cultural en el Anexo V del Convenio MARPOL y su implantación y ejecución. En el contexto del examen del Anexo V del Convenio MARPOL, la delegación respaldó firmemente la prohibición general de descargar desechos en el mar excepto de conformidad con lo dispuesto en el Anexo V del Convenio MARPOL, y el creciente énfasis en la reducción al mínimo de los desechos en el Anexo y en sus Directrices.

9.7 El observador de la IFSMA tomó nota de que la disponibilidad de instalaciones de recepción adecuadas era decepcionante e indicó que, si se introducía una prohibición tal como la que estaba propuesta, sería inmediatamente necesario abordar la cuestión de la disponibilidad de las instalaciones. La IFSMA alentaba a que, cuando se observen deficiencias de las instalaciones de recepción, éstas se notifiquen de conformidad con los procedimientos que figuran en la circular MEPC.1/Circ.469.

9.8 Tras deliberar sobre estas cuestiones, el Comité decidió remitir el documento MEPC 59/9/1 al Grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen del Anexo V para que lo examinara.

10 INFORMES DE LOS SUBCOMITÉS

RESULTADOS DEL DSC 13

10.1 El Comité recordó que el 13º periodo de sesiones del Subcomité de Transporte de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores (DSC 13) se celebró del 22 al 26 de septiembre de 2008 y que el informe correspondiente se ha distribuido con la signatura DSC 13/20.

10.2 El Comité tomó nota de que el DSC 13 había examinado la cuestión del marcado de las unidades de transporte de tipo cisterna que contengan mercancías peligrosas identificadas como contaminantes del mar y recordó que en tanto la regla 3 del Anexo III del Convenio MARPOL establece que los bultos (incluidas las cisternas) que contengan contaminantes del mar deberán ir marcados de forma duradera con el nombre técnico correcto de la sustancia, el Código IMDG requiere únicamente el nombre de expedición para el transporte de mercancías peligrosas en cisternas. Considerando que dicho código no debería contener disposiciones que se desvían del Convenio MARPOL dado que esto podría causar inconvenientes al transporte de mercancías peligrosas, el Subcomité, tras examinar la cuestión, llegó a la conclusión de que para los contaminantes del mar en cisternas no se necesita mostrar el nombre técnico correcto en la cisterna como complemento del nombre de expedición adecuado que se especifica en el Código IMDG. En vista de esta decisión, el Subcomité reconoció que sería necesario enmendar el Anexo III del MARPOL y, en tal sentido, preparó una justificación de la propuesta de incluir un nuevo punto en el programa de trabajo, según figura en el anexo del documento MEPC 59/10 (Secretaría).

10.3 El Presidente del Subcomité DSC informó que su Grupo de supervisores técnicos y de redacción, al preparar el proyecto de enmiendas al Código IMDG y al capítulo VII del Convenio SOLAS, había señalado dos dificultades relacionadas con el presente punto. La primera de dichas dificultades se relaciona con la definición de contaminante del mar, dado que se necesita una enmienda al Convenio MARPOL para hacerla coherente con los cambios implantados recientemente en virtud del sistema mundial de armonización, en tanto que la segunda dificultad se relaciona con la necesidad de revisar las prescripciones de documentación a los efectos de armonizar el Convenio MARPOL con el capítulo VII del Convenio SOLAS.

10.4 En consecuencia, se pidió al Comité que ampliara el mandato del Grupo de redacción que ha de constituirse en el DSC 14 para que se incluyan dichos puntos adicionales en su examen del Anexo III del Convenio MARPOL. Después de examinar la cuestión, el Comité aprobó el enfoque propuesto y decidió incluir el punto de trabajo ampliado en el programa de trabajo del Subcomité DSC.

RESULTADOS DEL BLG 13

10.5 El Comité recordó que el 13º periodo de sesiones del Subcomité BLG se celebró del 2 al 6 de marzo de 2009 y que el informe correspondiente se ha distribuido como documento BLG 13/18.

10.6 El Comité tomó nota de que, de conformidad con la práctica normal, los resultados del BLG 13 sobre cuestiones de gestión del agua de lastre se dieron a conocer por separado en el punto 2 del orden del día y de que, de un modo similar, las medidas relacionadas con las cuestiones relativas al Anexo VI del Convenio MARPOL (específicamente los puntos 4.11 a 4.18 del documento MEPC 59/10/3) se habían abordado en el punto 4 del orden del día. En este contexto, también se habían examinado los documentos MEPC 59/10/3/Add.1 (Secretaría) y MEPC 59/10/5 (IMarEst) en el presente punto dado que están relacionados con ese tema.

10.7 En lo que respecta al resto de las medidas que el Subcomité BLG había pedido al Comité que examinara, el Comité aprobó el informe del BLG 13 en general y adoptó las medidas que se indican a continuación respecto de las cuestiones que se recogen en el documento MEPC 59/10/3 (Secretaría).

Labor relacionada con el Grupo de trabajo ESPH

10.8 El Comité tomó nota de que el BLG 13 había acordado que si las Administraciones señalan anomalías relacionadas con las prescripciones de transporte asignadas y el perfil de peligrosidad del GESAMP, debería presentarse una ponencia al Grupo de trabajo ESPH de conformidad con los procedimientos habituales.

10.9 El Comité también tomó nota de que el BLG había acordado que, siempre que el Grupo EHS del GESAMP efectúe cambios (como consecuencia de la disponibilidad de nuevos datos o de la reevaluación de gamas de productos), el Grupo de trabajo ESPH podría examinar las prescripciones de transporte en las reuniones en las que se examine el informe del Grupo EHS del GESAMP.

10.10 El Presidente del Grupo de trabajo ESPH presentó nuevas aclaraciones sobre este punto e informó de que no existía un mecanismo para que el Grupo de trabajo examine el efecto de las enmiendas a los perfiles de peligrosidad, a menos que una Administración o un ONG tomen la iniciativa de hacer un seguimiento de casos específicos. Sin embargo, quedó claro que los cambios en el perfil de peligrosidad del GESAMP podrían afectar las prescripciones de transporte de los productos que se enumeran en los capítulos 17 y 18 del Código CIQ. Por lo tanto, se propuso que el Grupo de trabajo ESPH examinara toda enmienda introducida por el GESAMP y preparara un informe para el Subcomité BLG en el que indique:

- .1 los productos para los cuales las prescripciones de transporte no se modificarán como resultado de las enmiendas al perfil de peligrosidad del GESAMP; y
- .2 los productos para los cuales las prescripciones de transporte podrían modificarse como resultado de un cambio en el perfil de peligrosidad del GESAMP.

En lo que respecta a este último grupo, se dispondría de la opción de modificar la prescripción de transporte mediante el perfil de peligrosidad del GESAMP revisado y la información pertinente que se obtenga de la base de datos de la OMI o invitar a que se presenten ponencias que contengan un formulario con datos completos y actualizados de los productos líquidos y gases a granel para que las examine el Grupo de trabajo. Aplicando este criterio, el Grupo de trabajo ESPH podría solicitar al Subcomité BLG que decida en consecuencia cómo deberá procederse con el examen de dichos productos.

10.11 La delegación de los Países Bajos apoyó firmemente la necesidad de garantizar que se realice un seguimiento adecuado de todo cambio que se introduzca en los perfiles de peligrosidad del GESAMP para productos que se encuentran actualmente en el Código de Cargas a Granel, pero propuso dar preferencia a las Administraciones o las ONG en lo que respecta a la preparación de las nuevas ponencias coherentes con los procedimientos normales para las entradas del Código CIQ, dado que es posible que la base de datos de la OMI no siempre contenga la información o los datos más recientes, y así aligerar la carga de trabajo de la Secretaría.

10.12 El Comité aprobó el programa de trabajo futuro de la reunión interperiodos del Grupo de trabajo ESPH, que se celebrará del 26 al 30 de octubre de 2009, y aprobó, coincidiendo con la decisión del MSC 86, la celebración de una reunión interperiodos del Grupo de trabajo ESPH en 2010.

10.13 Por lo que respecta a la distribución de una circular conjunta MSC-MEPC sobre la prohibición de las operaciones de mezcla a bordo efectuadas en el mar, el Comité tomó nota de que durante el MSC 86 se había elaborado un proyecto de texto que se examinaría en relación con el punto 11 del orden del día que trata de la labor de otros órganos. En relación con este punto, la delegación de Suecia, si bien apoyó esta circular, también propuso que el Subcomité BLG se encargue de preparar la regla adecuada para prohibir la referida práctica.

10.14 El Comité aceptó ampliar las directrices provisionales para el transporte de mezclas de biocombustibles otros 24 meses a partir de la fecha de vencimiento, con objeto de permitir que se continúen transportando dichas mezclas en buques regidos por el Anexo I. Asimismo acordó que, habida cuenta de las preocupaciones manifestadas en relación con las prestaciones del equipo de vigilancia de la descarga de hidrocarburos (ODME), cuando se transporten mezclas de biocombustibles como cargas del Anexo I conforme a las directrices provisionales ampliadas, todos los residuos y el agua de lavado de tanques deberían bombearse a tierra, a menos que el ODME se haya aprobado/certificado para la mezcla.

10.15 El Comité tomó nota de las novedades en relación con las tres opciones de bandas para la expedición de mezclas de biocombustibles, y de que es necesario que el Grupo de trabajo ESPH vuelva a examinar esta cuestión con objeto de ultimar las propuestas, y respaldó la opinión del BLG 13 de que debería pedirse al Grupo EHS del GESAMP que establezca los correspondientes perfiles de peligrosidad para los combustibles de petróleo que den lugar a entradas de la Lista 5 de las circulares de la serie MEPC.2 (sustancias que no se expiden en estado puro, sino como componentes de mezclas).

10.16 En relación a este último punto, el Presidente del Grupo de trabajo ESPH informó que se había solicitado la medida dado que el factor de multiplicación del aceite mineral diluyente se utiliza actualmente para los cálculos de la mezcla de biocombustibles constituyendo, según la opinión del Grupo de trabajo ESPH, una aplicación incorrecta. Por lo tanto no debería permitirse utilizar el factor de aceite mineral cuando se lleve a cabo un cálculo de las mezclas de estos productos, sino que, en vez de ello, las mezclas de biocombustibles deberían procesarse como si se trataría de entradas en la Lista 4, de conformidad con lo dispuesto en la circular MEPC.1/Circ.512. Para que las Administraciones puedan llevar a cabo los cálculos de las mezclas de biocombustibles con arreglo a dicha circular a los efectos de que puedan tal vez transportarse bajo la entrada correcta que se indique en la circular MEPC.2/Circ., será necesario que el Grupo de trabajo GESAMP/EHS produzca sus propios perfiles de peligrosidad genéricos para la gasolina y el gasoil. Se tomó nota además que cuando se trata de las entradas existentes de la Lista 2 de la circular MEPC.2/Circ, en las que el factor de multiplicación del aceite mineral se utiliza para los cálculos de las mezclas, debería pedirse a la Administraciones que vuelvan a considerar sus acuerdos tripartitos existentes y adopten las medidas que estime oportunas.

10.17 Se acordó que el Grupo de trabajo ESPH no debería ocuparse de los aspectos operacionales de las mezclas a bordo, y que es necesario elaborar orientaciones en relación con los siguientes puntos para las mezclas de biocombustibles:

- .1 la documentación y las cuestiones administrativas, el documento(s) de transporte, el Manual de procedimientos y medios, el Libro registro de hidrocarburos y el Libro registro de carga;
- .2 el nombre del producto final que se descarga;

- .3 la clasificación del producto final (categoría de contaminación, tipo de buque y prescripciones de transporte); y
- .4 las prescripciones relativas al posible lavado y la descarga de residuos después del desembarque, si se transportan de conformidad con las prescripciones del Anexo I.

Con respecto al punto 4, la delegación de los Países Bajos manifestó que quizá haya una posible anomalía en el párrafo 10.14 y que la enmienda o modificación de las actuales prescripciones de transporte o descarga ya sea en el Anexo I o en el Anexo II no es objeto de debate. El Presidente del Grupo de trabajo ESPH confirmó que la intención no era otra que aclarar las prescripciones del Convenio MARPOL que deben aplicarse.

Transporte o utilización de hidrocarburos en la zona del Antártico

10.18 Al examinar los proyectos de enmienda al Anexo I del Convenio MARPOL (MEPC 59/10/3, anexo) relativos a la utilización o el transporte de hidrocarburos pesados en la zona del Antártico a bordo de buques, con miras a su subsiguiente adopción, el Comité tomó nota de que en el documento MEPC 59/10/8 la CLIA opinaba que el efecto económico concreto vinculado con el proyecto de enmiendas para prohibir la utilización de hidrocarburos pesados en la zona del Antártico no se ha reconocido o examinado realmente.

10.19 Para dar lugar a ajustes de los contratos de combustible, la CLIA propuso que la implantación de las enmiendas propuestas para el Anexo I del Convenio MARPOL debería extenderse hasta el 1 de julio de 2013. Mientras que algunas delegaciones apoyaron este enfoque, la mayoría no se mostró de acuerdo en postergar las enmiendas destinadas a prohibir el uso de hidrocarburos pesados dado que este punto se viene debatiendo desde varios años. En lo que respecta a la cuestión de la introducción de combustible IFO-180, se tomó nota que la delegación de Nueva Zelandia opina que la densidad de este combustible lo coloca frecuentemente en el marco de la definición de hidrocarburo pesado y que, tras la evaporación de sus componentes más livianos, el material residual se comportaría como hidrocarburo pesado.

10.20 Tras examinar completamente la cuestión, incluida la opinión de la CLIA, el Comité aprobó los proyectos de enmienda al Anexo I del Convenio MARPOL, que figuran en el anexo 28, con miras a que las adopte el MEPC 60.

Programa de trabajo del Subcomité BLG

10.21 Teniendo en cuenta que el MSC 86 había adoptado la misma decisión, el Comité aprobó el programa de trabajo revisado del Subcomité y el orden del día provisional para el BLG 14 (véase también el párrafo 20.15) y tomó nota del estado de los resultados previstos del Plan de acción de alto nivel de la Organización y las prioridades para el bienio 2008-2009 relacionadas con la labor del Subcomité.

RESULTADOS DEL DE 52

10.22 El Comité recordó que el 52º periodo de sesiones del Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque se celebró del 16 al 20 de marzo de 2009 y que su informe fue distribuido con la signatura DE 52/21.

10.23 El Comité aprobó el informe del DE 52 en general y adoptó las siguientes medidas sobre los puntos de acción presentados.

Proyectos de resoluciones de la Asamblea

10.24 Tras tomar nota de la conformidad del MSC, el Comité aprobó, el proyecto de resolución de la Asamblea sobre la adopción del Código de alertas e indicadores, 2009, y el proyecto de resolución de la Asamblea sobre la adopción de directrices para los buques que naveguen en aguas polares, que el MSC someterá a la adopción de la Asamblea en su vigésimo sexto periodo de sesiones.

Propuesta de supresión progresiva del equipo de prevención de la contaminación

10.25 El Comité tomó nota del resultado del análisis sobre la propuesta de supresión progresiva del equipo de prevención de la contaminación aprobado en virtud de las resoluciones MEPC.60(33) y A.586(14) y la opinión del Subcomité de que se necesita un examen más minucioso. En este contexto, se tomó nota de que en el documento MEPC 59/10/10 (Estados Unidos), en el que se formulan observaciones sobre los resultados del DE 52 a este respecto, se propuso que, de conformidad con las opiniones del DE 52, el objetivo podría lograrse más satisfactoriamente si se introdujera un punto especializado en el orden del día y en el programa de trabajo del Subcomité.

10.26 Al examinarse este punto, la delegación del Reino Unido señaló que la cuestión importante a abordar en lo que se refiere al control de las descargas de hidrocarburos es obtener una gestión efectiva de tales descargas. Los equipos más antiguos aún podrían considerarse útiles con la ayuda de un dispositivo de dispersión de emulsiones y que era preferible, por lo tanto, de ser posible, que los equipos de prevención de la contaminación más antiguos se vayan suprimiendo progresivamente a través de medios naturales. La ICS también tomó nota de que en debates anteriores no se había demostrado la necesidad imperiosa de suprimir dichos equipos.

10.27 Mientras que algunas delegaciones apoyaron la propuesta presentada por los Estados Unidos, no hubo consenso en el marco del Comité en cuanto a introducir un punto especializado en el orden del día y en el programa de trabajo del Subcomité DE.

Guía para el diagnóstico de contaminantes presentes en las aguas de sentina oleosas

10.28 El Comité tomó nota de las conclusiones del debate sobre la "Guía para el diagnóstico de contaminantes presentes en las aguas de sentina oleosas a efectos del mantenimiento, funcionamiento y solución de problemas de los sistemas de tratamiento de aguas de sentina", y en particular tomó nota de la opinión del Subcomité de que la Guía propuesta podría ser un instrumento de gran utilidad para ayudar a las tripulaciones de las cámaras de máquinas a cumplir las prescripciones del Convenio MARPOL. Esta opinión fue apoyada también en los documentos MEPC 59/10/9 (Liberia) y MEPC 59/10/7 (IFAW) en los que se proponía que la Guía debería distribuirse inmediatamente como circular MEPC. Durante el debate de esta cuestión, se observó que sería útil llevar a cabo un examen ulterior para perfeccionar el texto actual y esto debería realizarse a través del Subcomité DE, pero se acordó utilizar las directrices existentes en esta etapa y se pidió a la Secretaría que lo distribuyera como circular MEPC.1/Circ.677.

Otras posibilidades de operación con medios manuales en caso de funcionamiento defectuoso del equipo

10.29 El Comité tomó nota de las conclusiones del debate sobre otras posibilidades de operación con medios manuales en caso de funcionamiento defectuoso del equipo (resolución MEPC.108(49)), en particular tomó nota de la opinión del Subcomité de que era necesario mantener un debate más a fondo de la cuestión. Se habían presentado dos documentos sobre este tema en relación con el punto 6 del orden del día “Interpretaciones y enmiendas del Convenio MARPOL y de los instrumentos conexos” pero se decidió examinarlos en relación con el presente punto del orden del día. En el documento MEPC 59/6/4 (Dinamarca), se proponía enmendar la resolución MEPC.108(49) por medio de una revisión del párrafo 6.11 (con la supresión del párrafo 6.11.1.1) para impedir cualquier descarga no controlada de hidrocarburos en caso de avería, y a los efectos de cumplir lo dispuesto en la regla 34 del Anexo I del Convenio MARPOL. En el documento MEPC 59/6/12 (OCIMF e INTERTANKO), sin embargo, se sostenía que no había necesidad de enmiendas y que las reglas actuales son adecuadas para su propósito.

10.30 La delegación de Dinamarca, al presentar su documento, propuso que si el Comité no puede resolver la cuestión ésta debería remitirse al Subcomité DE para su examen. La IACS observó que la enmienda de la resolución MEPC.108(49) era una cuestión de política sobre la cual los Estados Miembros debían tomar una decisión pero pidió que, en caso de que la cuestión sea abordada por el Subcomité DE, se preste atención al plazo para la implantación y también al modo en que se vaya a introducir la revisión en los numerosos manuales de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos que se verían afectados. En cuanto al primer aspecto, la IACS propuso que el primer reconocimiento IOPP que se lleve a cabo a partir de los seis meses de la fecha de adopción de cualquier resolución o circular que pueda utilizarse. En lo que se refiere al último punto, el inspector podría eliminar la disposición si ésta figura en el manual de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos aprobado.

10.31 Luego de examinar las cuestiones pertinentes, el Comité decidió aceptar la propuesta de Dinamarca de incluir un nuevo punto de alta prioridad en el programa de trabajo y en el orden del día del Subcomité DE sobre "Alternativas de accionamiento manual en caso de funcionamiento defectuoso del equipo de prevención de la contaminación" y considerar la elaboración de enmiendas adecuadas a la resolución MEPC.108(49) teniendo en cuenta las observaciones de la IACS, con dos periodos de sesiones para su ultimación.

Otras cuestiones

10.32 Respecto de la cuestión de determinar el porcentaje aceptable de reducción del volumen de fangos resultantes de la evaporación, el Comité tomó nota de que el Subcomité había llegado a la conclusión de que no sería realista calcular tal porcentaje de reducción dado que dependería en gran medida de la cantidad de agua presente en los fangos.

RESULTADOS DEL FP 53

10.33 El Comité recordó que el Subcomité de Protección contra Incendios celebró su 53º periodo de sesiones del 16 al 20 de febrero de 2009 y que su informe se distribuyó con la signatura FP 53/23.

10.34 En relación al punto anterior del DE 52 sobre la evaporación de fangos, se tomó nota de que el documento MEPC 59/10/2 (Secretaría) sobre los resultados del FP 53 también era pertinente ya que se había solicitado al FP 53 que analice esta cuestión en vista de las preocupaciones sobre las cuestiones de seguridad relacionadas con el calentamiento de los residuos de hidrocarburos (fangos) a una temperatura que probablemente supere su punto de inflamación como método para reducir su contenido de agua. El Subcomité FP llevó a cabo en consecuencia un examen de esta cuestión y se tomaron nota de los siguientes puntos:

- .1 en general, el fueloil utilizado a bordo de los buques no puede tener un punto de inflamación inferior a 60 °C (regla II-2/4.2.1.1 del Convenio SOLAS);
- .2 los residuos de hidrocarburos, y en particular los fangos, tienen normalmente un punto de inflamación mucho más elevado que el mencionado anteriormente debido a que contienen agua y otro fueloil pesado en la mezcla;
- .3 las Directrices revisadas sobre sistemas para la manipulación de desechos oleosos en los espacios de máquinas de los buques, con notas de orientación para un sistema integrado de tratamiento de las aguas de sentina (SITAS) (MEPC.1/Circ.511) y las Directrices revisadas de 2008 (MEPC.1/Circ.642) recomiendan que el sistema de calentamiento de los tanques esté proyectado de modo que pueda calentar los fangos de hidrocarburos hasta 60 °C (MEPC.1/Circ.511, párrafo 10.1.3, y MEPC.1/Circ.642, párrafo 10.1.2);
- .4 los incineradores están protegidos con un sistema fijo de extinción de incendios de aplicación local (regla II-2/10.5.6.3 del Convenio SOLAS); y
- .5 los sistemas de tubería de aire para los tanques de residuos de hidrocarburos están contruidos con arreglo a las mismas reglas de seguridad que los sistemas de tubería de aire de los tanques de combustibles.

Basado en este razonamiento, el FP 53 había acordado que no era necesario introducir medidas de seguridad adicionales en relación con el calentamiento de los residuos de hidrocarburos (fangos), conclusión que el Comité tomó en cuenta debidamente.

RESULTADOS DEL FSI 17

10.35 El Comité recordó que el Subcomité FSI celebró su 17º periodo de sesiones del 20 al 24 de abril de 2009 y que su informe se distribuyó con la signatura FSI 17/20.

10.36 El Comité aprobó el informe del FSI 17 en general y adoptó las medidas que se indican más adelante respecto a los puntos planteados. Se tomó nota además de dos medidas relacionadas con el Anexo VI del Convenio MARPOL que ya se habían examinado en relación con el punto 4 del orden del día (véanse los párrafos 4.31 y 4.32).

Plan de acción para abordar el problema de las deficiencias de las instalaciones portuarias de recepción

10.37 El Comité refrendó el acuerdo del Subcomité de ampliar hasta 2010 el plazo previsto de ultimación de los puntos 2.1, 3.2, 4.1, 4.2 y 6.1 del Plan de acción para abordar el problema de las deficiencias de las instalaciones portuarias de recepción.

10.38 El Comité también refrendó la opinión del Subcomité de que se han ultimado los puntos 2.2, 2.3, 3.1 y 5.3 del programa de trabajo en lo que respecta a dicho plan.

10.39 El Comité refrendó el acuerdo alcanzado por el Subcomité, para que la "Guía de buenas prácticas para las instalaciones portuarias de recepción" se distribuya como circular y pidió a la Secretaría que proceda al respecto por medio de una circular MEPC.1/Circ.671. Además, el Comité refrendó los siguientes mecanismos para distribuir la Guía:

- .1 poner un enlace a la Guía en el sitio del GISIS en la Red a fin de permitir su descarga electrónica;
- .2 alentar a los Estados rectores de puertos a que faciliten la Guía a las instalaciones portuarias de recepción; y
- .3 alentar a los Estados de abanderamiento a que pongan la Guía a disposición de los propietarios de buques y los capitanes.

10.40 El Comité tomó nota del acuerdo alcanzado por el Subcomité de volver a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia para que se encargue del resto de los puntos del Plan de acción a fin de abordar el problema de las deficiencias de las instalaciones portuarias de recepción.

Cuestiones relacionadas con la supervisión por el Estado rector del puerto

10.41 El Comité aprobó la recomendación del Subcomité de introducir en el orden del día del FSI 18, un nuevo punto titulado "Examen de las Directrices para la inspección de los sistemas antiincrustantes en los buque " fijando 2011 como fecha prevista para su ultimación.

10.42 En lo que respecta a la revisión de los procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto, el Comité refrendó la decisión alcanzada por el Subcomité, de seguir elaborando el proyecto refundido de resolución de la Asamblea en el lapso interperiodos.

10.43 El Comité se mostró conforme con la recomendación del Subcomité de que la circular MSC-MEPC.4/Circ.3 sobre cierre de los sistemas de tuberías de descarga de sentina en puerto se distribuya a los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto lo antes posible, de no haberse distribuido ya.

10.44 El Comité tomó nota de la opinión del Subcomité en el sentido de que las orientaciones que figuran en la circular MEPC.1/Circ.640: "Orientaciones provisionales para el uso del Libro registro de hidrocarburos en el contexto de la declaración voluntaria de cantidades retenidas a bordo en tanques de retención de aguas de sentina oleosas y calentamiento de residuos de hidrocarburos (fango)" resultan útiles al inspeccionar el Libro registro de hidrocarburos y deberían ponerse en conocimiento de los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto, y de que a la vez recomendó que no es necesario modificar la resolución A.787(19), enmendada mediante la resolución A.882(21).

10.45 El Comité también tomó nota del acuerdo del Subcomité de volver a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre supervisión por el Estado rector del puerto y de sus instrucciones de que, entre otras cosas, prosiga la elaboración del proyecto de directrices sobre supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM 2004. En relación con este punto, la delegación de Croacia instó a que el Subcomité FSI ultime las directrices con carácter de urgencia.

10.46 El Comité se mostró de acuerdo con la petición del Subcomité de invitar al Subcomité BLG a que mantenga al Subcomité FSI informado de los avances con respecto de los protocolos para el análisis y el muestreo del agua de lastre a fin de facilitar la elaboración de las directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM 2004.

Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC

10.47 El Comité se mostró de acuerdo con la recomendación del Subcomité de adoptar un régimen con objeto de tratar de reducir el volumen de documentos, a saber, que en cada periodo de sesiones impar de la Asamblea se adopte en una versión refundida la totalidad de las Directrices revisadas para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC, con incorporación de todas las enmiendas, pero que en cada periodo de sesiones par de la Asamblea se adopten únicamente las enmiendas a dichas directrices con la condición de que la Secretaría prepare una versión de trabajo refundida de las Directrices para efectuar reconocimientos y la publique en IMODOCS.

10.48 Tras tomar nota de que el MSC adoptó la misma decisión, el Comité aprobó el proyecto de enmiendas a las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC, 2007 (resolución A.997(25)), junto con el texto del proyecto de resolución de la Asamblea conexas que el MSC someterá a la adopción de la Asamblea en su vigésimo sexto periodo de sesiones.

10.49 Tras tomar nota de la aprobación por el MSC, el Comité examinó la circular de la serie MSC-MEPC.5 relativa las orientaciones generales sobre el momento de sustituir los certificados existentes por los certificados expedidos tras la entrada en vigor de las enmiendas a los certificados de los instrumentos de la OMI.

10.50 La IACS señaló que se ha puesto recientemente de relieve una cuestión relacionada con la segunda hipótesis presentada en el párrafo 3 de la circular en la que se consideraban los casos en los que el buque debe cumplir las nuevas prescripciones. El texto actual de las orientaciones dice: "en los casos en los que el buque deba cumplir las nuevas prescripciones, el certificado (y su documento adjunto, si lo hubiere) volverá a expedirse en el momento del primer reconocimiento después de la fecha de la entrada en vigor de las enmiendas". La IACS propone que en vez de hacer referencia al "primer reconocimiento después de la fecha de entrada en vigor de las enmiendas", el texto debería hacer referencia al reconocimiento especificado en la nueva prescripción que se lleve a cabo después de la fecha de la entrada en vigor de las enmiendas. La modificación se propone dado que "el primer reconocimiento" tiene un significado especial que sólo se aplica al Convenio SOLAS en virtud de la circular MSC.1/Circ.1290 y responde también al hecho de que una nueva prescripción podría aplicarse retroactivamente en el primer reconocimiento periódico o en el primer reconocimiento en dique seco que se lleve a cabo después de la fecha de entrada en vigor de las enmiendas, en cuyo caso el certificado podría volverse a expedir con antelación a la fecha de cumplimiento de la nueva prescripción.

10.51 Durante el examen de la cuestión, la IACS observó también que la enmienda propuesta no tendría ningún efecto ya sea en el contexto del Convenio SOLAS o del Convenio de Líneas de Carga. En vista de esta postura y tomando nota de los beneficios que podrían obtenerse de la modificación, el Comité acordó aceptar la propuesta de enmienda a la circular, informar al MSC en consecuencia y encargar a la Secretaría que publique la circular con la signatura MSC-MEPC.5/Circ.6.

10.52 El Comité tomó nota de que el Subcomité acordó volver a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen de las Directrices para efectuar reconocimientos en virtud del SARC y el Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI, al que se encargó, entre otras cosas, elaborar enmiendas a la resolución MEPC.102(48): "Directrices para efectuar reconocimientos en virtud del Convenio AFS".

Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI

10.53 El Comité se mostró conforme con la recomendación del Subcomité de retirar las propuestas de enmienda al Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI, 2007, relativas al Código PBIP, y de recomendar que las propuestas presentadas por los Estados Miembros relativas a la ampliación del ámbito del Código se presenten en primer lugar a los Comités.

10.54 El Comité se mostró de acuerdo con la recomendación del Subcomité de adoptar un régimen con objeto de tratar de reducir el volumen de documentos, a saber, que en cada periodo de sesiones impar de la Asamblea se adopte una versión refundida todo el Código revisado para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI, con incorporación de todas las enmiendas, pero que en cada periodo de sesiones par de la Asamblea se adopten únicamente las enmiendas al Código con la condición de que la Secretaría prepare una versión de trabajo refundida del Código y la publique en IMODOCS.

10.55 Tras tomar nota de que el MSC había adoptado la misma decisión, el Comité aprobó un proyecto de resolución de la Asamblea sobre proyectos de enmienda al Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI 2007 (resolución A.996(25)), incluido un nuevo anexo 7, que el MSC presentará a la Asamblea en su vigésimo sexto periodo de sesiones para su adopción.

10.56 El Comité aprobó, a reserva de que MSC adopte la misma decisión, la circular de la serie MSC-MEPC.2 acerca de las orientaciones para la aplicación de las disposiciones sobre seguridad, protección y protección del medio ambiente a las IFPAD y a las UFA.

Otros asuntos

10.57 El Comité refrendó la decisión del Subcomité, con respecto a la elaboración de un Código para las organizaciones reconocidas, de pedir a la Secretaría que prepare lo antes posible un documento refundido que contenga todas las prescripciones y recomendaciones existentes de los instrumentos de la OMI en relación con las organizaciones reconocidas, y de invitar a los Estados Miembros y a las organizaciones internacionales a que examinen el documento preparado por la Secretaría, efectúen un análisis de las discrepancias para determinar los aspectos que no quedan debidamente abarcados o que no se incluyen en las prescripciones y recomendaciones existentes, y presenten los resultados de su examen al FSI 18.

10.58 El Comité aprobó la propuesta del programa de trabajo revisado del Subcomité y el orden del día provisional del FSI 18 (véase el párrafo 20.17) y refrendó el informe sobre la situación de los resultados previstos del Subcomité en el Plan de Acción de Alto Nivel para el bienio en curso.

RESULTADOS DEL STW 40

10.59 El Comité recordó que el Subcomité de Normas de Formación y Guardia celebró su 40º periodo de sesiones del 2 al 6 de febrero de 2009 y que su informe se distribuyó con la signatura STW 40/14.

10.60 El Comité tomó nota de que los resultados del STW 40 se examinaron en relación con el punto 16 del orden del día sobre la "Influencia del factor humano".

11 LABOR DE OTROS ÓRGANOS

11.1 En relación con este punto del orden del día, el Comité examinó cuatro documentos de la Secretaría y acordó tratarlos en el siguiente orden:

- .1 Resultados del 101º periodo de sesiones del Consejo: documento MEPC 59/11;
- .2 Resultados del MSC 85: documento MEPC 59/11/1;
- .3 Estado de las actividades del GESAMP/Avances en el "Proceso ordinario de las Naciones Unidas": documento MEPC 59/11/2; y
- .4 Resultados del MSC 86: documento MEPC 59/11/3.

RESULTADOS DEL C 101

11.2 El Comité tomó nota de que el Consejo celebró su 101º periodo de sesiones (C 101) del 10 al 14 de noviembre de 2008 y de que el resumen de sus decisiones se distribuyó con la signatura C 101/D. Las cuestiones de interés para el Comité se resumieron en el documento MEPC 59/11, incluidas las medidas del Consejo relativas al informe correspondiente al MEPC 58.

11.3 El Comité tomó nota asimismo de que el C 101 también examinó cuestiones relacionadas con la estrategia y planificación, las reformas organizativas, el plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI, los estrechos de Malaca y Singapur, las relaciones con las organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales, el informe sobre el estado jurídico de los convenios y otros instrumentos multilaterales y la creación de capacidad para la implantación de nuevas medidas, cuestiones todas ellas de interés para la labor del Comité.

11.4 Por lo que respecta al examen del informe correspondiente al MEPC 58 (MEPC 59/11, párrafo 8), el Comité observó que el Consejo había tomado nota de la información presentada en el documento C 101/7, así como de la facilitada verbalmente por el Presidente del Comité, y en particular refrendó, a reserva de que el MSC 85 adopte una decisión semejante, las propuestas del Comité respecto de las actividades, las prioridades y el plan de semanas de reunión de los Comités y sus órganos auxiliares para el bienio 2010-2011 y la aprobación de las reuniones interperiodos de los grupos de trabajo/técnicos en 2009, y decidió remitir el informe del MEPC 58 a la Asamblea, en su vigésimo sexto periodo de sesiones, junto con sus observaciones y recomendaciones, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 21 b) del Convenio constitutivo de la OMI.

Resultados del MSC 85

11.5 El Comité tomó nota de que el Comité de Seguridad Marítima celebró su 85º periodo de sesiones (MSC 85) del 26 de noviembre al 5 de diciembre de 2008 y de que el informe correspondiente se distribuyó con las firmas MSC 85/26 y adiciones 1 y 2. Los resultados del MSC 85 de interés para la labor de este Comité se resumieron en el documento MEPC 59/11/1 (Secretaría).

11.6 El Comité también tomó nota de que los resultados del MSC 85 relativos al factor humano se examinarían al tratar el punto 16 del orden del día.

11.7 Al examinar el documento MEPC 59/11/1, el Comité acordó tomar nota, en general, de los resultados del MSC 85 relativos a todas las cuestiones de interés para su labor y tener en cuenta las medidas del MSC 85, según proceda, al tratar los puntos pertinentes de su orden del día.

11.8 El Comité observó, en particular, que el MSC 85 había adoptado medidas sobre las siguientes cuestiones de interés para su labor, según se indica a continuación:

- .1 la adopción de enmiendas al Código IGS (resolución MSC.273(85)), que habían sido elaboradas por el Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano;
- .2 la aprobación de la circular MSC-MEPC.4/Circ.3, "Cierre de los sistemas de tuberías de descarga de sentina en puerto", teniendo en cuenta la decisión del MEPC 58 en el mismo sentido;
- .3 la aprobación de la circular MSC-MEPC.5/Circ.4, "Interpretación unificada de la aplicación de las reglas que dependen de la fecha del contrato de construcción, la fecha de colocación de la quilla y la fecha de entrega a los efectos de las prescripciones del Convenio SOLAS y del Convenio MARPOL", tras tomar nota de la decisión del MEPC 58 en el mismo sentido;
- .4 el acuerdo de incluir, en el programa de trabajo del Subcomité DE, un punto de alta prioridad titulado "Interpretación sobre la aplicación de las prescripciones del Convenio SOLAS, el Convenio MARPOL y el Convenio de Líneas de Carga a las transformaciones importantes de petroleros", asignándole dos periodos de sesiones para su ultimación;
- .5 la aprobación del plan propuesto de semanas de reunión del MSC y el MEPC y de sus órganos auxiliares para el bienio 2010-2011, incluidos los dos periodos de sesiones del Subcomité DE en 2010, tras tomar nota de la decisión del MEPC 58 en el mismo sentido, con objeto de incluir dicho plan en las correspondientes propuestas presupuestarias del Secretario General; y
- .6 en el contexto del Sistema de buques de observación voluntaria (VOS) de la OMM, el MSC 85, tras recordar que la Organización, y particularmente este Comité, estaban dando una alta prioridad a la labor relacionada con la cuestión del cambio climático, pidió a los Estados Miembros y a las organizaciones no gubernamentales que instaran a los propietarios, los explotadores, los capitanes de buques y otras partes interesadas, a que aumentaran su participación en el Sistema

y facilitarán sus informes con carácter regular y, a este respecto, aprobó la circular MSC.1/Circ.1293: Participación en el Sistema de buques de observación voluntaria (VOS), de la OMM.

11.9 El Comité tomó nota de que al tratar el punto 6 del orden del día (véanse los párrafos 6.6 y 6.7), se había examinado la aprobación de una circular MSC-MEPC que contiene una interpretación unificada sobre la medición de distancias (MEPC 59/11/1, párrafo 38 y anexo).

ESTADO DE LAS ACTIVIDADES DEL GESAMP/AVANCES EN EL "PROCESO ORDINARIO DE LAS NACIONES UNIDAS"

11.10 El Comité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría (MEPC 59/11/2) sobre las actividades y los logros recientes del GESAMP, los avances realizados respecto del establecimiento del Proceso ordinario de las Naciones Unidas y el ofrecimiento del GESAMP de contribuir a este Proceso, en caso de establecerse.

11.11 En particular, el Comité tomó nota de que:

- .1 la 36ª reunión del GESAMP se había celebrado en Ginebra (Suiza) del 28 de abril al 1 de mayo de 2009 en la sede de la OMM. El GESAMP examinó las actividades de seis de sus grupos de trabajo que guardan relación con la competencia de la OMI y que abordan las siguientes cuestiones: "Evaluación de los riesgos de las sustancias perjudiciales que se transportan en los buques", "Examen de las propuestas de aprobación de sistemas de gestión del agua de lastre en los que se utilicen sustancias activas", "Elaboración de un enfoque de ecosistema para la maricultura con especial atención a la maricultura mar adentro", "Evaluación científica ampliada del mercurio y sus compuestos y de las amenazas al medio marino", "Componentes atmosféricos de la contaminación química de los océanos" y "Tendencias mundiales en la contaminación de los ecosistemas costeros: evaluación retrospectiva de los ecosistemas";
- .2 los elementos institucionales propuestos del Proceso ordinario consisten en un órgano de gestión y examen, compuesto de 18 a 36 representantes nacionales, 13 representantes de organizaciones intergubernamentales, incluida la OMI, y cinco miembros adicionales, cuyas funciones principales son la supervisión del Proceso ordinario de las Naciones Unidas, la aprobación de los programas y presupuestos de los miembros seleccionados del panel de expertos, un panel de expertos integrado aproximadamente por 20 miembros que prestan sus servicios a título individual y son seleccionados entre un plantel especial de expertos, una secretaría compuesta de entre ocho y diez miembros de personal del cuadro orgánico y de ocho a diez empleados auxiliares, cuya función principal es la prestación de asistencia al órgano de gestión y examen y al plantel de expertos, y el asesoramiento técnico adicional y estructuras de apoyo; y
- .3 el GESAMP, tras deliberar sobre la mejor manera de contribuir al Proceso ordinario de las Naciones Unidas, acordó que su participación podría consistir en realizar evaluaciones temáticas, previa solicitud, compartir algunos miembros con el panel de expertos para fomentar la cooperación y coordinación, proporcionar el plantel de expertos del GESAMP como recurso y participar en los exámenes por homólogos.

11.12 Asimismo, el Comité observó que, a juicio del GESAMP, la oficina de éste constituiría un punto de contacto apropiado para la interacción del GESAMP y la Secretaría del Proceso ordinario de las Naciones Unidas y que, al preparar este ofrecimiento, el GESAMP tuvo que hallar un equilibrio entre su papel futuro en el Proceso ordinario de las Naciones Unidas y su responsabilidad de proporcionar una buena base científica en apoyo de los intereses sectoriales/temáticos de sus organizaciones patrocinadoras existentes, tales como la OMI, las cuales han recurrido y siguen recurriendo periódicamente al asesoramiento del GESAMP de forma colectiva o individual.

11.13 Tras deliberar sobre las cuestiones antedichas, el Comité acordó manifestar su agradecimiento al Gobierno de Suecia por el apoyo que ha brindado a las actividades del GESAMP desde 2006 y refrendó, desde la perspectiva de la OMI, el ofrecimiento del GESAMP de contribuir al Proceso ordinario de las Naciones Unidas.

RESULTADOS DEL MSC 86

11.14 El Comité tomó nota de que el Comité de Seguridad Marítima (MSC) celebró su 86º periodo de sesiones del 27 de mayo al 5 de junio de 2009 y de que el informe correspondiente se había distribuido con las signaturas MSC 86/26 y adiciones 1 y 2. Los resultados del MSC 86 que son de interés para la labor de este Comité se resumieron en el documento MEPC 59/11/3 (Secretaría).

11.15 El Comité tomó nota asimismo de que los resultados del MSC 86 relativos al factor humano se examinarían al tratar el punto 16 del orden del día y que los relativos a la evaluación formal de la seguridad se examinarían al tratar el punto 17 del orden del día.

11.16 El Comité acordó tomar nota, en general, de los resultados del MSC 86 relativos a todas las cuestiones de interés para el Comité y tener en cuenta las medidas del MSC, según proceda, al tratar los puntos pertinentes de su orden del día.

11.17 Asimismo, el Comité tomó nota de que los resultados del MSC 86 relativos al informe de la reunión de Presidentes celebrada el 30 de mayo de 2009 (MEPC 59/11/3, párrafos 15 a 17), se tendrían en cuenta junto con el examen de los resultados de esa reunión, al tratar el punto 21 del orden del día (MEPC 59/21/1), y que los programas de trabajo de los Subcomités BLG, FSI y DE, aprobados por el MSC 86 (MEPC 59/11/3, párrafos 18 a 20), se abordarían al tratar el punto 20 del orden del día.

11.18 Al examinar las medidas cuya adopción se invitaba al Comité (MEPC 59/11/3, párrafo 21), el Comité reconoció que las medidas indicadas en los apartados .2, .3, .4, .5, .6 y .7 ya se habían abordado al tratar el punto 10 del orden del día (párrafos 10.8 a 10.58). Las decisiones adoptadas por el Comité en relación con las medidas indicadas en los apartados .1 y .8 restantes se resumen en los párrafos siguientes.

Prohibición de las operaciones de mezcla a bordo durante la travesía

11.19 El Comité tomó nota de que, tras examinar los resultados del BLG 13 relativos a las cuestiones relacionadas con las mezclas a bordo efectuadas en el mar, el MSC 86 acordó que dicha práctica debería prohibirse y que se deberían elaborar disposiciones obligatorias. Mientras tanto, tras examinar la recomendación del BLG 13 de que el MSC y el MEPC deberían plantearse la conveniencia de distribuir una circular MSC-MEPC sobre la prohibición de las operaciones de mezcla a bordo efectuadas en el mar, el MSC 86 examinó la propuesta de un

grupo oficioso y, tras acordar que se colocaran entre corchetes las palabras ["durante la travesía"] y que se añadieran las palabras ["en el mar"], aprobó, a reserva de que el MEPC adoptara la misma decisión al respecto, un proyecto de circular MSC-MEPC sobre la prohibición de las operaciones de mezcla a bordo efectuadas en el mar (MSC 86/26, párrafo 11.2 y anexo 10).

11.20 Durante el debate sobre esta cuestión, el Comité examinó una propuesta de los Países Bajos para enmendar la expresión "cargas regidas por el Convenio MARPOL", que figura en el título y el primer párrafo del proyecto de circular, de modo que en ambos casos diga "hidrocarburos con biocombustibles regidos por el Anexo I del Convenio MARPOL", dado que la justificación solicitada en el MEPC 58 y facilitada para el BLG 13 era explícita en cuanto a la mezcla de hidrocarburos, según la definición establecida en el Anexo I del Convenio MARPOL, y biocombustibles. Tras un debate en el cual numerosas delegaciones expresaron sus opiniones, el Comité no pudo llegar a un acuerdo sobre esta propuesta y decidió mantener las expresiones tal como figuran en el proyecto de circular.

11.21 Tras examinar las dos opciones ["durante la travesía"] y ["en el mar"], el Comité acordó dejar la expresión "durante la travesía" y suprimir la expresión ["en el mar"], tras lo cual aprobó la circular MSC-MEPC.2/Circ.8, y pidió a la Secretaría que la distribuyera tan pronto como fuera posible.

Creación de capacidad para la implantación de nuevas medidas

11.22 El Comité tomó nota de que el MSC 86 había aprobado los Procedimientos para la evaluación de los efectos de las necesidades de creación de capacidad cuando se elaboren nuevos instrumentos obligatorios o se enmienden los existentes, a reserva de que el MEPC 59 adopte la misma decisión al respecto, y también aprobó enmiendas a las Directrices sobre organización y método de trabajo, en las que se incorpora el nuevo párrafo 2.11-1 y los procedimientos anteriormente mencionados (MSC 86/26, párrafo 15.11 y anexo 22).

11.23 Tras deliberar sobre la cuestión, el Comité, al refrendar la decisión del MSC 86, aprobó enmiendas a las Directrices sobre organización y método de trabajo del MSC y el MEPC y de sus órganos auxiliares, en las que se incorpora el nuevo párrafo 2.11-1 y los procedimientos anteriormente mencionados, que figuran en el anexo 29.

RESULTADOS DEL TC 59

11.24 El Comité tomó nota de que el Comité de Cooperación Técnica había celebrado su 59º periodo de sesiones del 23 al 25 de junio de 2009 y de que el correspondiente informe se había distribuido con la signatura TC 59/16. El Comité también tomó nota de que los resultados de la labor del TC 59 se examinarían al tratar el punto 15 del orden del día – Subprograma de cooperación técnica para la protección del medio marino.

RESULTADOS DEL C 102

11.25 Comité tomó nota de que el Consejo celebró su 102º periodo de sesiones (C 102) del 29 de junio al 3 de julio de 2009 y de que su resumen de decisiones se había distribuido con la signatura C 102/D.

11.26 El Comité tomó nota de la información presentada por el Director de la División del Medio Marino acerca de las principales cuestiones examinadas por el C 102 que eran de interés para el Comité, según se indica en los párrafos siguientes:

.1 Estrategia y planificación

El Consejo, entre otras cosas:

- .1 aprobó, en principio, el proyecto de resolución de la Asamblea y el proyecto de directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel;
- .2 tomó nota de las opiniones manifestadas por el Grupo de trabajo especial del Consejo sobre el Plan estratégico de la Organización en relación con la necesidad de un "plan de conversión" y su intención de elaborarlo en su décima reunión, y pidió al Grupo de trabajo que presentara todo cambio propuesto al proyecto de resolución y al proyecto de directrices mencionados anteriormente, junto con su propuesta de "plan de conversión" al Consejo en su 25º periodo de sesiones extraordinario, para su examen, aprobación y, si procede, presentación a la Asamblea para que lo adopte en su vigésimo sexto periodo de sesiones; y
- .3 aprobó las recomendaciones del Grupo de trabajo sobre las opciones determinadas para una estrategia a largo plazo destinada a reducir los costos de las reuniones internacionales.

.2 Gestión de riesgos

El Consejo, entre otras cosas:

- .1 aprobó el documento de contexto para la gestión de riesgos y decidió remitirlo al vigésimo sexto periodo de sesiones de la Asamblea, para su refrendo;
- .2 tomó nota del examen que realizó el Grupo de trabajo del Consejo sobre el examen, la gestión y la notificación de riesgos, acerca del informe del ejercicio de gestión de riesgos que llevó a cabo la Secretaría en 2009 y, a este respecto, invitó al Secretario General a que habilitara los recursos necesarios para apoyar la realización de futuras iteraciones del proceso de gestión de riesgos; y
- .3 refrendó la recomendación de que, antes de que se introduzca cualquier cambio sustantivo en el Marco para la gestión de riesgos, la Secretaría realice una segunda iteración del proceso de gestión de riesgos, que debería abarcar los principios estratégicos y las medidas de alto nivel de los que es responsable el Secretario General, así como los correspondientes objetivos clave de la Secretaría para el bienio 2010-2011.

.3 Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI

El Consejo aceptó la introducción gradual del Plan de auditorías de la Organización mediante su institucionalización, que debería llevarse a cabo introduciendo de las prescripciones adecuadas en los pertinentes instrumentos obligatorios de la OMI, y pidió al Secretario General que preparase un proyecto de resolución de la Asamblea en el que se esboce la vía de avance, junto con una

propuesta de calendario y programa para el desarrollo futuro del Plan, con miras a su examen y aprobación en el 25º periodo de sesiones extraordinario del Consejo, a fin de someterlos a la adopción de la Asamblea en su vigésimo sexto periodo de sesiones.

.4 Semanas de reunión para el bienio 2010-2011

El Consejo tomó nota de la recomendación del MSC 86, que coincide con la del Comité, de que se asignen 26,5 semanas de reunión a ambos Comités y a sus órganos auxiliares para el bienio 2010-2011.

.5 Informe relativo a la Conferencia internacional sobre el reciclaje de los buques

El Consejo tomó nota de que la Conferencia internacional sobre el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques se celebró en Hong Kong (China) del 11 al 15 de mayo de 2009 y, entre otras cosas:

- .1 manifestó su agradecimiento por la invitación cursada por el Gobierno de la República Popular de China de celebrar la Conferencia internacional en Hong Kong (China), y al Gobierno de la Región Administrativa Especial de Hong Kong de la República Popular de China por su generoso apoyo y colaboración; y
- .2 autorizó al Secretario General a que desempeñe las funciones de depositario y de otra índole requeridas en virtud del Acta final de la Conferencia y del Convenio internacional de Hong Kong para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, 2009, que figuran en los documentos SR/CONF/45 y SR/CONF/46.

.6 Día Marítimo Mundial de 2010

El Consejo refrendó la propuesta del Secretario General de que el lema del Día Marítimo Mundial de 2010 sea el siguiente:

"2010: Año de la gente de mar"

.7 Estado jurídico de los convenios

Por lo que se refiere a los convenios relacionados con el medio ambiente, el Consejo reiteró su llamamiento a todos los Gobiernos Miembros para que, si todavía no lo habían hecho, ratificaran el Convenio sobre la Gestión del Agua de Lastre, 2004, y los instó a que también ratificaran el Anexo VI del Convenio MARPOL.

.8 Declaración del Presidente del MEPC sobre las emisiones de gases de efecto invernadero

El Consejo tomó nota de una declaración del Presidente del MEPC, y la refrendó, con respecto a la conveniencia de que el MEPC, en sus periodos de sesiones 59º y 60º, ultime su labor técnica sobre las emisiones de gases de efecto invernadero y también avance en los debates sobre los mecanismos de mercado, tal como se dispone en el Plan de acción del Comité.

12 ESTADO JURÍDICO DE LOS CONVENIOS

12.1 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 (MEPC 59/12):

- .1 en el anexo 1 figura el estado jurídico, al 31 de marzo de 2009, 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 31 de marzo de 2009;
- .3 en el anexo 3 figura el estado jurídico de las enmiendas al Convenio MARPOL al 31 de marzo de 2009;
- .4 en el anexo 4 figura el estado jurídico del Convenio de Cooperación de 1990 al 31 de marzo de 2009;
- .5 en el anexo 5 figura el estado jurídico del Protocolo de Cooperación-SNPP de 2000 al 31 de marzo de 2009;
- .6 en el anexo 6 figura el estado jurídico del Convenio AFS de 2001 al 31 de marzo de 2009; y
- .7 en el anexo 7 figura el estado jurídico del Convenio BWM de 2004 al 31 de marzo de 2009.

12.2 El Comité también tomó nota de la siguiente información facilitada por la Secretaría después de la distribución del documento MEPC 59/12 el 2 de abril de 2009.

- .1 Con respecto al anexo 2 sobre el estado jurídico del Convenio MARPOL:
 - .1 La República Islámica del Irán depositó su instrumento de adhesión a los anexos III, IV y VI del Convenio MARPOL el 29 de mayo de 2009; y
 - .2 Irlanda depositó su instrumento de adhesión al Anexo VI del Convenio MARPOL el 30 de junio de 2009.
- .2 Con respecto al anexo 5 sobre el estado jurídico del Protocolo de Cooperación-SNPP:
 - .1 Alemania depositó su instrumento de ratificación el 2 de junio de 2009.
- .3 Con respecto al anexo 6 sobre el estado jurídico del Convenio AFS de 2001:
 - .1 Bélgica depositó su instrumento de adhesión el 15 de abril de 2009; y
 - .2 La República Árabe Siria depositó su instrumento de adhesión el 24 de abril de 2009.

12.3 El Comité también tomó nota de la siguiente información:

- .1 la delegación del Canadá señaló que su Gobierno estaba en la fase final del proceso de ratificación del Convenio AFS, el Convenio BWM y los anexos IV, V y VI del Convenio MARPOL; y
- .2 la delegación de Barbados señaló que su Gobierno depositaría su instrumento de adhesión al Convenio sobre el Combustible de los Buques próximamente.

13 SISTEMAS ANTIINCRUSTANTES PERJUDICIALES PARA BUQUES

13.1 El Comité recordó que había invitado a los Miembros a que elaboraran orientaciones sobre la gestión ambientalmente racional de los desechos resultantes de la aplicación o remoción de sistemas antiincrustantes perjudiciales. El Comité también recordó que, tras tomar nota del "proyecto de orientaciones sobre las mejores prácticas de gestión para la remoción de los revestimientos antiincrustantes de los buques, incluidas las pinturas a base de TBT de los cascos" (MEPC 58/INF.3), elaborado por los Grupos científicos del Convenio y el Protocolo de Londres, el MEPC 58 había invitado a los órganos rectores del Convenio y el Protocolo de Londres a que proporcionaran la versión definitiva de las orientaciones al MEPC 59, teniendo en cuenta las observaciones sobre los riesgos para el medio ambiente que plantea la limpieza en el agua.

13.2 Al examinar la versión definitiva de las Orientaciones (MEPC 59/13), elaboradas por los órganos rectores del Convenio y el Protocolo de Londres en octubre de 2008, el Comité, tras examinar las opiniones expresadas por las delegaciones de los Estados Unidos y Nueva Zelandia, acordó que, si bien las Orientaciones proporcionaban unas recomendaciones útiles sobre la remoción de los sistemas antiincrustantes perjudiciales, las partes relacionadas con la limpieza del casco en el agua parecían estar incompletas. El Comité también estuvo de acuerdo en que se necesitaba una labor adicional a ese respecto, teniendo en cuenta los aspectos relacionados con la prevención de la transferencia de especies acuáticas perjudiciales, la necesidad de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, cuestiones relativas a la eficacia operacional y la gestión de los desechos de los sistemas antiincrustantes, así como los aspectos de seguridad conexos. El Comité también acordó que la cuestión de la limpieza del casco en el agua quedaba dentro del ámbito de la labor realizada por el Subcomité BLG en el marco de su punto del orden del día sobre la contaminación biológica.

13.3 Tras solicitar y recibir una aclaración sobre la relación entre la limpieza del casco en el agua y las emisiones de gases de efecto invernadero, la delegación de Arabia Saudita señaló que seguía preocupada por la inclusión de las implicaciones de los gases de efecto invernadero en esta cuestión particular.

13.4 Atendiendo a una propuesta de Nueva Zelandia, el Comité acordó que las Orientaciones en cuestión deberían limitarse a la remoción de los sistemas antiincrustantes perjudiciales, y encargó a la Secretaría que suprimiera de las Orientaciones el texto y otras referencias relacionados con la limpieza del casco en el agua. A reserva de las modificaciones mencionadas más arriba, el Comité aprobó las Orientaciones y encargó a la Secretaría que las difundiera mediante la circular AFS.3/Circ.3.

13.5 El Comité expresó su agradecimiento a los órganos rectores del Convenio y el Protocolo de Londres por su valiosa contribución al tratamiento de esta cuestión.

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

14.1 El Comité examinó una propuesta del WWF (MEPC 59/14) para fomentar las medidas voluntarias destinadas a reducir las emisiones de nutrientes causadas por grandes cantidades de aguas sucias producidas por buques de pasaje. En opinión de los ponentes, el proceso de eutroficación de las zonas marinas semicerradas y cerradas de todo el mundo, como el mar Báltico, es una de las mayores amenazas al medio marino, teniendo en cuenta que las reglas actuales de la OMI establecidas en el Anexo IV del Convenio MARPOL no garantizan una protección suficiente de esas zonas marinas contra las emisiones de nutrientes procedentes del transporte marítimo internacional.

14.2 El Comité tomó nota de las siguientes propuestas del WWF: a) que todos los buques de pasaje que naveguen en zonas semicerradas o cerradas en las que haya peligro de eutroficación interrumpan de inmediato y de manera voluntaria las descargas de aguas de desecho en el mar y eliminen dichas aguas de desecho sólo en instalaciones portuarias; y b) que se inicie un debate sobre la importancia del fortalecimiento de los reglamentos actuales de la OMI para reducir las emisiones de nutrientes de los buques de pasaje.

14.3 El Comité examinó el documento MEPC 59/14/1 (CLIA), que contenía observaciones sobre la propuesta mencionada y tomó nota de que, en opinión de la CLIA, con respecto a los buques de pasaje en el mar Báltico, era prematuro examinar o someterse a un programa voluntario que fundamentalmente interrumpiría las operaciones de los buques dedicados a cruceros en esa región, ya que en el mar Báltico había muy pocas instalaciones portuarias de recepción capaces de recibir las aguas sucias de los buques dedicados a cruceros. También se señaló que los buques dedicados a cruceros miembros de la CLIA no descargaban aguas sucias no tratadas ni analizadas, y que, de conformidad con la investigación pertinente, así como con las cifras reales sobre los viajes, pasajeros y tripulantes de los buques dedicados a cruceros, el Consejo Europeo de Cruceros (ECC) había concluido que los buques de crucero contribuían aproximadamente al 0,0064 % del nitrógeno y al 0,0455 % del fósforo del total de la carga en el mar Báltico. Se recibió con agrado y se tomó nota del acuerdo suscrito por el Consejo Europeo de Cruceros relativo a las descargas en el mar Báltico, el cual establece medidas para mitigar estos tipos de impactos ambientales.

14.4 La delegación de Finlandia, que manifestó su apoyo a la propuesta del WWF, hizo hincapié en que Finlandia, siendo un país del Báltico, estaba muy preocupada por el medio ambiente único del mar Báltico que, al ser un mar semicerrado con una profundidad media de 50 metros y unos inviernos helados y rigurosos, era muy vulnerable al efecto de las aguas sucias procedentes de los buques de pasaje. La delegación insistió en que se necesitarían unos esfuerzos conjuntos para mejorar las condiciones actuales, incluida la cooperación con las autoridades portuarias respecto a la facilitación de unas instalaciones de recepción adecuadas para las aguas sucias procedentes de los buques, y anunció su intención de presentar, en un futuro periodo de sesiones del Comité y junto con otros Estados del Báltico, propuestas de enmiendas al Anexo IV del Convenio MARPOL sobre el establecimiento de zonas especiales en las que se aplicarían unas prescripciones más rigurosas sobre la descarga de aguas sucias procedentes de los buques.

14.5 Las delegaciones que intervinieron dieron las gracias al WWF por su propuesta y apoyaron la postura de Finlandia, y algunas de ellas opinaron que otros mares semicerrados, islas y países archipelágicos también podrían beneficiarse del ejemplo del Báltico mediante la aprobación de unos criterios de descarga más rigurosos en sus zonas marítimas.

14.6 Al concluir el debate, el Comité:

- .1 tomó nota del anuncio de Finlandia de que los Estados del Báltico, por conducto de HELCOM, presentarían propuestas de enmiendas al Anexo IV del Convenio MARPOL en un futuro periodo de sesiones del Comité; y
- .2 acordó alentar a todos los buques de pasaje que naveguen en zonas marítimas semicerradas y cerradas que estén amenazadas de eutroficación a que se abstengan de descargar sus aguas residuales en el mar y las eliminen únicamente en instalaciones portuarias de recepción, si están disponibles.

El Comité pidió a la Secretaría que difundiera estas disposiciones mediante la circular MEPC.1/Circ.685.

14.7 El Comité tomó nota con satisfacción del documento MEPC 14/INF.18 (ROPME/MEMAC) en el que se informaba de los resultados de la 7ª reunión de la Comisión coordinadora regional de la ROPME sobre administración e implantación del Convenio MARPOL y el Convenio de Cooperación, que se celebró en Bahrein los días 2 y 3 de noviembre de 2008. El Comité también tomó nota de los siguientes resultados de la reunión, entre otros: a) realización de un plan de auditoría regional para el año 2009 con la asistencia de expertos regionales en cooperación con la Organización; b) evaluación del posible establecimiento de una zona de control de las emisiones (ECA) en la zona marítima de la ROPME; c) iniciación de estudios para una posible ZMES en la misma zona y; d) fomento de la ratificación del Protocolo de Cooperación-SNPP por los Miembros.

14.8 El Comité tomó nota también de la información facilitada sobre la realización eficaz del Tercer ejercicio regional de derrame de hidrocarburos, en el puerto de Damman (Arabia Saudita, del 4 al 6 de mayo de 2009).

14.9 El Comité felicitó a los países de la zona marítima de la ROPME por haber logrado proteger de manera adecuada el medio marino de la zona marítima de la ROPME, especialmente tras la entrada en vigor de la designación de zona especial de conformidad con los Anexos I y V del Convenio MARPOL.

15 SUBPROGRAMA DE COOPERACIÓN TÉCNICA PARA LA PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO

15.1 El Comité recordó que, dada la importancia que reviste la cooperación técnica en la labor de la Organización, las reseñas actualizadas sobre dichas actividades se preparan para remitirlas a la atención del Comité en todos sus periodos de sesiones y se facilitan informes completos sobre la situación de las actividades en los periodos de sesiones de primavera del MEPC en los años en que no se reúne la Asamblea.

15.2 El Comité tomó nota del informe sobre la situación de las actividades del PICT correspondiente al bienio 2008-2009 relacionadas con la protección del medio marino y emprendidas durante el periodo comprendido entre el 1 de enero y el 30 de abril de 2009, incluidos los proyectos principales, que están bajo la supervisión directa de la División del Medio Marino (MED) de la Organización (MEPC 59/15, anexos 1 y 2, y MEPC 59/15/Add.1, anexo).

15.3 Por falta de tiempo, el Director de la División del Medio Marino, al presentar brevemente los documentos del punto del orden del día, pidió la indulgencia del Comité por no poder dar más detalles de la considerable labor realizada y los importantes resultados conseguidos en el marco del Programa integrado de cooperación técnica (PICT) de la OMI, incluidos los proyectos principales financiados mediante fuentes exteriores. Asimismo, propuso, a lo que el Comité accedió, que en el informe se recogiera una breve explicación de dichos logros, a saber:

- .1 los logros principales en el marco del PICT se refieren a la formación de oficiales en seminarios, cursillos y cursos de formación sobre la protección del medio marino, particularmente en relación con el Convenio de Cooperación y el Convenio MARPOL, el fomento y la mejora de la cooperación regional mediante la elaboración de medidas regionales tales como planes de acción estratégicos para la implantación del Convenio de Cooperación y el Convenio MARPOL, planes de contingencia regionales para luchar contra la contaminación accidental del mar, directrices sobre la gestión ambiental de desechos para las operaciones portuarias, estrategias y planes de acción regionales sobre la gestión del agua de lastre, entre otras cosas;
- .2 en lo que se refiere al Convenio de Cooperación 1990, la fructífera colaboración de la Organización con el sector naviero y petrolero ha continuado, en particular la Iniciativa mundial OMI-sector petrolero, como el proyecto financiado por dicha iniciativa en África central y occidental;
- .3 el documento MEPC 59/15/3 ofrecía información adicional sobre el estado de la implantación del Protocolo del Convenio de Barcelona sobre cooperación para prevenir la contaminación por los buques y, en situaciones de emergencia, combatir la contaminación del mar Mediterráneo;
- .4 la División del Medio Marino seguía encargándose de la implantación de proyectos principales, a saber, el Proyecto de la autopista electrónica marina, el Proyecto SAFEMED y el Proyecto Asociaciones GloBallast, que se financian a través de fuentes externas (MEPC 59/15, anexo 2);
- .5 en el marco del Proyecto de la autopista electrónica marina, financiado por el FMAM/BIRF, se llevará a cabo un levantamiento hidrográfico de una parte del dispositivo de separación del tráfico (DST) de los estrechos de Malaca y de Singapur que abarca aproximadamente 621,3 km² (un 14,38 % del total de la zona del DST). Ya se ha iniciado la movilización de las prescripciones para el levantamiento tras la firma del contrato de levantamiento entre la OMI y un contratista privado el 27 de mayo de 2009, mientras que la ejecución de otras actividades, tales como la elaboración del sitio del Proyecto en la Red, la información complementaria sobre el medio marino y el reconocimiento de información de referencia, se llevará a cabo tras la fase de movilización del levantamiento, en el tercer trimestre de 2009;
- .6 el proyecto regional MEDA, financiado por la UE, titulado " Colaboración EUROMED para la seguridad marítima y la prevención de la contaminación producida por los buques" o SAFEMED I, y ejecutado por el Centro regional de emergencia para la lucha contra la contaminación en el mar Mediterráneo (REMPEC), que se inició el 1 de enero de 2006 para un periodo de tres años, concluyó el 30 de junio de 2009 tras una prórroga de seis meses. El proyecto está

sometido a la supervisión de la OMI y se ejecuta en 10 países del Mediterráneo socios de EUROMED. El proyecto tenía como objetivo principal mitigar el desequilibrio existente en la aplicación de legislación marítima en la región entre la UE y los países del Mediterráneo socios que no forman parte de la UE (MEPC 59/15/2);

- .7 tras los satisfactorios resultados de SAFEMED I, el REMPEC implantará entre 2009 y 2011 un segundo proyecto SAFEMED financiado por la UE (SAFEMED II), también de tres años de duración, que aprovechará la labor realizada a través de SAFEMED I e introducirá nuevos elementos, tales como la cooperación en el ámbito de la supervisión por el Estado rector del puerto y la adquisición de equipo para los sistemas de información sobre la gestión del tráfico de buques;
- .8 en enero de 2008 se puso en marcha el Proyecto Asociaciones GloBallast con financiación del FMAM y el PNUMA, gracias al éxito de su antecesor, el Proyecto piloto GloBallast, y logró importantes avances en la ejecución de actividades, entre las que se incluyen programas de formación en el ámbito regional, la formación de grupos de trabajo nacionales y regionales y la elaboración de estrategias regionales, además de las actividades concretas realizadas por algunos países, como evaluaciones de riesgos para puertos determinados y la redacción de reglamentos nacionales. Las diferentes herramientas elaboradas por el Proyecto GloBallast, como programas de formación, metodologías para la evaluación de riesgos y procedimientos para los reconocimientos de referencia en los puertos, están demostrando ser muy útiles, por lo que se alienta a los Estados Miembros a que aprovechen las herramientas elaboradas por el Proyecto (MEPC 59/INF.22). Además, el Proyecto GloBallast está implantando también una base de datos GloBallast con información por países y un directorio GloBallast de investigación y desarrollo con objeto de ofrecer información sobre las actividades para la gestión del agua de lastre en diferentes países, incluidos los proyectos actuales en todo el mundo sobre la gestión del agua de lastre y el desarrollo de tecnología (MEPC 59/INF.23). Un logro importante de GloBallast ha sido la formación de la "Alianza mundial del sector (GIA) para la bioseguridad marina" en el marco del Proyecto GloBallast, una innovadora asociación entre los sectores público y privado en la que colaboran propietarios y constructores de buques, y se espera que esa asociación mundial pionera potencie soluciones innovadoras que contribuyan a solucionar los problemas relacionados con el agua de lastre; y
- .9 por lo que respecta a la propuesta de contribución del MEPC al PICT de la OMI para el bienio 2010-2011, que se recoge en el documento MEPC 59/15/1, el Consejo, en su 102º periodo de sesiones, refrendó la propuesta presentada por el TC 59 para el PICT correspondiente al bienio 2010-2011, teniendo en cuenta las recomendaciones del TC 59. Al respecto, el Consejo aprobó la utilización del Fondo de Cooperación Técnica para las actividades propuestas en el marco del Programa, que consisten en siete programas regionales y siete mundiales, así como una asignación bienal de 14 millones de dólares de los EE.UU. con cargo al Fondo de Cooperación Técnica para los elementos básicos del Programa.

15.4 Varias delegaciones manifestaron su agradecimiento a la Secretaría de la OMI por el continuo apoyo de la Organización a través del PICT y de los proyectos principales. Una delegación subrayó la necesidad de que la OMI potencie las actividades de cooperación técnica en el ámbito de las emisiones de GEI procedentes de los buques.

15.5 La delegación observadora de la CE recordó la financiación de los proyectos SAFEMED I y II, que ascendía aproximadamente a 10 millones de euros para ambos proyectos, con lo cual ésta era una de las contribuciones más importantes al programa de cooperación técnica de la OMI. Asimismo, la delegación manifestó su agradecimiento por la excelente cooperación con la Secretaría de la OMI en la facilitación de dicha financiación y dio las gracias al REMPEC, en calidad de órgano ejecutor, por los positivos resultados alcanzados. A este respecto, una serie de delegaciones recalcaron la función clave que desempeña REMPEC en la facilitación de la implantación de ambos proyectos. La delegación observadora de la CE señaló que la UE había puesto a disposición de SAFEMED I y II, y sigue haciéndolo, casi 10 millones de euros.

15.6 Con respecto a la cuestión de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) procedentes de los buques, la delegación observadora de la CE indicó que disponía de un fondo especialmente dedicado a apoyar la elaboración e implantación de políticas de desarrollo sostenible en los países en desarrollo. El programa estaba gestionado por la CE y un proyecto para la creación de capacidad relacionado con los GEI cumpliría los requisitos para recibir financiación del fondo. Asimismo, se propuso que los países en desarrollo interesados en participar en dicho proyecto deberían manifestar su interés dirigiéndose directamente a la delegación de la CE o a la División del Medio Marino de la OMI.

15.7 Para resumir, el Presidente recordó que los programas constitutivos del PICT de la OMI sólo pueden ejecutarse si se cuenta con la financiación necesaria procedente de los recursos internos de la OMI y/o de las contribuciones de donantes externos. El Presidente manifestó su agradecimiento por todas las contribuciones financieras y en especie al PICT e invitó a los Estados Miembros y a las organizaciones internacionales a que continuaran y, de ser posible, aumentaran su considerable apoyo a las actividades de cooperación técnica de la OMI, de manera que pueda lograrse la ejecución satisfactoria del programa.

16 INFLUENCIA DEL FACTOR HUMANO

16.1 Al examinar, en el marco del punto 1 del orden del día, las disposiciones para la realización de trabajo durante el periodo de sesiones, el Comité decidió que el Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano (el Grupo) iniciara su trabajo sin que se examinaran en el Pleno los diversos documentos presentados en relación con este punto del orden del día, y le encargó lo siguiente:

- .1 examinar la información facilitada en los siguientes documentos:
 - .1 MEPC 59/16 e informar al Comité según proceda;
 - .2 MEPC 59/16/1, MEPC 59/16/2 y MEPC 59/16/6, que tratan de la propuesta del Grupo mixto de trabajo OMI/OIT sobre aspectos de interés común, e informar al Comité según proceda;
 - .3 MEPC 56/16/3, sobre la inclusión de prescripciones relativas a un representante de la gente de mar en cuestiones de seguridad y, si se considera adecuado, preparar las enmiendas al Código IGS;

- .4 MEPC 59/16/4 y MEPC 59/10/1, sobre la formación del representante de la gente mar en cuestiones de seguridad, e informar al Comité según proceda;
 - .5 MEPC 59/16/5 y MSC 84/WP.6 (anexo 2), sobre las enmiendas a las Directrices revisadas para la implantación del Código internacional de gestión de seguridad (Código IGS) por las Administraciones, y finalizar la resolución revisada de la Asamblea a fin de presentarla a la A 26 para su adopción; y
- .2 presentar un informe al Pleno el jueves 16 de julio de 2009.

16.2 Entretanto, el Comité acordó que, si había que examinar en el Pleno alguna cuestión de principio, el Grupo informaría al Pleno para la adopción de las medidas pertinentes.

INFORME DEL GRUPO DE TRABAJO

16.3 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo (MEPC 59/WP.11), el Comité lo aprobó en general y adoptó las medidas que se describen en los siguientes párrafos.

Informe de la investigación del siniestro del MSC Napoli

16.4 El Comité tomó nota de la decisión del MSC 85 (MEPC 59/16) de remitir el informe de la investigación del siniestro del **MSC Napoli** al Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano, a fin de que éste lo examine y notifique al Comité de Seguridad Marítima sus recomendaciones para la adopción de nuevas medidas, y de que el Grupo de trabajo del Subcomité FSI sobre estadísticas e investigación de siniestros había determinado que deberían estudiarse las siguientes cuestiones principales derivadas de ese siniestro: la declaración incorrecta y la carga de los contenedores, el factor humano, la resistencia estructural de los buques portacontenedores y el Código de buenas prácticas de la ICS para el sector de los contenedores (FSI 16/WP.1), y que el buque había zarpado con dotación en la cámara de máquinas, si bien el nivel de dotación del buque se basaba en una notificación de "espacio de máquinas sin dotación permanente". También se tomó nota con preocupación de las dificultades que había planteado el uso de los trajes de inmersión en botes salvavidas de dimensiones reducidas.

16.5 En ese contexto, el Comité tomó nota de que en el informe se había hecho hincapié en que, aunque el buque llevaba una notificación de "espacio de máquinas sin dotación permanente", había zarpado con dotación en la cámara de máquinas, y acordó que el informe no aportaba información suficiente para llegar a una conclusión determinada.

16.6 Con respecto al sistema de gestión de la seguridad (SGS), el Comité opinó que las operaciones de los buques que pudieran considerarse como fuera de lo "normal", debían tratarse en el marco del SGS de la compañía, de conformidad con el Código IGS.

16.7 Con respecto a la utilización de los trajes de inmersión en botes salvavidas de dimensiones reducidas, el Comité señaló que el Comité de Seguridad Marítima ya había tratado esa cuestión en la circular MSC.1/Circ.1278 (Orientaciones sobre el uso de los trajes de inmersión en botes salvavidas totalmente cerrados), y que actualmente no se necesitaban otras orientaciones.

16.8 En vista de lo antedicho, el Comité acordó que no se necesitaban orientaciones adicionales.

Grupo mixto de trabajo OMI/OIT sobre aspectos de interés común

16.9 El Comité tomó nota de que el MSC 85 había examinado la petición de la OIT (MEPC 59/16/1) de que las Secretarías de la OMI y la OIT celebrasen consultas intersecretarías sobre posibles cuestiones de interés común relacionadas con el factor humano que podrían tratar las dos Organizaciones y un posible mecanismo para tales deliberaciones, y había acordado que sería aconsejable que ambas Secretarías se reunieran y determinaran las cuestiones y los aspectos de interés común, a fin de pedir asesoramiento a los Comités sobre la mejor manera de avanzar en tales cuestiones, teniendo presente su decisión anterior, en el MEPC 56 y el MSC 83, de no constituir un grupo mixto de trabajo OIT/OMI con un mandato tan amplio y abierto.

16.10 El Comité también tomó nota (MEPC 59/16/2) de que, atendiendo a la decisión del MSC 85, los representantes de las Secretarías de la OIT y la OMI se habían reunido en la sede de la OMI los días 21 y 22 de enero de 2009 y, tras determinar las cuestiones de interés común para ambas Organizaciones, habían preparado una propuesta para abordar dichas cuestiones, a fin de que la examinaran los dos Comités y el Consejo de Administración de la OIT, la cual figura en el anexo del documento MEPC 59/16/2.

16.11 El Comité también tomó nota (MEPC 59/16/6) de que el MSC 86 había acordado lo siguiente:

- .1 aunque había un apoyo general a la constitución del grupo mixto de trabajo OMI/OIT a fin de que abordara cuestiones de interés común para ambas Organizaciones, no debería tratarse de un grupo permanente, sino que debería establecerse como grupo especial de trabajo con un mandato específico; y
- .2 el Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano debería examinar la propuesta de constituir un grupo mixto de trabajo OMI/OIT y asesorar a los Comités sobre la composición de los miembros del grupo mixto de trabajo OMI/OIT propuesto, las prioridades que se asignarían a las cuestiones indicadas, el mandato y la frecuencia de las reuniones.

16.12 El Comité tomó nota de que tras deliberar de nuevo y tomando nota de las decisiones del MSC 86, el Grupo había acordado que el grupo mixto de trabajo OMI/OIT no debería ser un grupo permanente, sino que debería constituirse como grupo especial de trabajo únicamente cuando se planteara una cuestión que requiriera el examen del grupo mixto y su asesoramiento a los órganos rectores respectivos de las dos Organizaciones.

16.13 El Comité también tomó nota de que el Grupo había tomado nota de que el MSC 86 había aclarado que a pesar de la composición del grupo mixto de trabajo propuesto, los representantes de todos los Gobiernos y organizaciones internacionales podrían asistir a sus reuniones como observadores y su informe se presentaría a los Comités pertinentes para el examen y la adopción de las medidas oportunas.

16.14 El Comité también tomó nota de que el Grupo había reiterado que, en caso de que se constituyera el Grupo mixto especial de trabajo OMI/OIT, su labor debería basarse en los principios indicados en los párrafos 5.2, 5.3 y 5.4 del anexo del documento MEPC 59/16/2, a saber, entre otras cosas:

- .1 el grupo mixto de trabajo debería:
 - .1 tener únicamente una función consultiva; y
 - .2 proporcionar asesoramiento sobre las cuestiones de interés común que ambas Organizaciones le encomienden;
- .2 el mandato encomendado al grupo mixto de trabajo no debería entrar en conflicto ni ser una duplicación con respecto a ninguna función normativa ejercida actualmente por un órgano de alguna de las dos Organizaciones o un mecanismo interorganismos existente; y
- .3 todo nuevo punto del programa de trabajo que el grupo mixto de trabajo recomiende para cualquiera de las dos Organizaciones está sujeto al cumplimiento de sus normas de procedimiento y sus procedimientos y consideraciones presupuestarios y financieros.

16.15 El Comité tomó nota de que tras examinar las cuestiones de interés común indicadas en el párrafo 5.7 del anexo del documento MEPC 59/16/2, el Grupo había señalado que en el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, y el Convenio de Formación, 1978, enmendado, se incluían normas médicas, y que unas directrices conjuntas OMI/OIT sobre ese asunto garantizarían un enfoque común y facilitarían la implantación. Por consiguiente, el Grupo había acordado que, por el momento, deberían examinarse las siguientes cuestiones:

- .1 directrices para el examen médico de la gente de mar que conduzca a la expedición de certificados médicos, de conformidad con las prescripciones del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, y el Convenio de Formación, 1978, enmendado; y
- .2 revisión de la recomendación N° 105 (N° 158) existente, sobre los botiquines a bordo de los buques, a fin de armonizarla con respecto a la última edición de la Guía médica internacional de a bordo.

16.16 El Comité también tomó nota de que el Grupo, recordando el trabajo en curso relacionado con la Guía médica de a bordo OMS/OIT/OMI revisada, había recomendado que se invitara también a la OMS a participar en el grupo de trabajo mencionado.

16.17 El Comité tomó nota de que algunas delegaciones del Grupo habían opinado que el título del grupo mixto especial de trabajo OMI/OIT debería ser "Grupo mixto especial de trabajo OMI/OIT sobre asuntos de interés común". En opinión de otras delegaciones del Grupo, el título debería hacer referencia únicamente a las cuestiones específicas que debían examinarse, a saber, "examen médico de la gente de mar y botiquines de los buques".

16.18 El Comité tomó nota de que el Presidente del Grupo de trabajo, tras consultar con el Presidente del Comité, había informado al Grupo de que el MSC 86 había acordado que dicho grupo, de ser necesario, debería constituirse únicamente con carácter especial y con un mandato

específico para unas cuestiones determinadas. Por consiguiente, el título del grupo mixto especial de trabajo OMI/OIT debería hacer referencia únicamente al "examen médico de la gente de mar y a los botiquines de los buques".

16.19 En ese contexto, el Comité también tomó nota de que el Grupo había acordado que cuando los miembros de la OIT o los de la OMI identificaran una necesidad urgente sobre cualquier otra cuestión de interés común, deberían señalarla al órgano competente de la OIT o de la OMI para su examen, con miras a constituir otro grupo mixto especial de trabajo con un mandato determinado.

16.20 En vista de lo antedicho, el Comité tomó nota de que el Grupo había elaborado el proyecto de mandato para el grupo mixto especial de trabajo OMI/OIT, que figura en el anexo 1 del documento MEPC 59/WP.11, y de que la composición del grupo mixto especial de trabajo OMI/OIT, de conformidad con la práctica en el pasado, debería consistir en ocho representantes gubernamentales designados por la OMI y ocho interlocutores sociales (cuatro propietarios de buques y cuatro marinos) designados por la OIT.

16.21 El Comité también tomó nota de que el Grupo había invitado al Comité de Seguridad Marítima a que tomara nota de las deliberaciones del Grupo relacionadas con la constitución de un grupo mixto especial de trabajo OMI/OIT y a que aprobara la constitución de un grupo mixto especial de trabajo OMI/OIT y el proyecto de mandato y designara a los participantes de la OMI.

CUESTIONES RELACIONADAS CON EL CÓDIGO IGS

Fomento de un comportamiento sin riesgos en una cultura de la seguridad y funciones y formación del representante de la gente de mar en cuestiones de seguridad

16.22 El Comité recordó que en el MSC 84, varias delegaciones habían opinado que aunque podría ser necesario enmendar el Código IGS de manera que incluya disposiciones sobre un representante de la gente de mar en cuestiones de seguridad, les preocupaba lo siguiente:

- .1 los buques de pequeñas dimensiones dotados de poca tripulación;
- .2 los buques con tripulaciones de diversas etnias;
- .3 la formación;
- .4 la relación con las funciones del oficial de seguridad de a bordo; y
- .5 la relación con el capitán.

Tras tomar nota de esas preocupaciones, el MSC 84 había acordado que la propuesta debería volver a examinarse en la siguiente reunión del Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano.

16.23 La ITF (MEPC 59/16/3) propuso unas enmiendas al Código IGS para permitir una participación plena de la gente de mar en las iniciativas de salud y seguridad.

16.24 Aunque había consenso sobre la importancia y la necesidad de un representante de la gente de mar en cuestiones de seguridad (SSR), el Comité no apoyó la inclusión de prescripciones sobre el SSR en el Código IGS.

16.25 En ese contexto, el Comité acordó que las siguientes directrices existentes deberían enmendarse a fin de que se tuviera en cuenta en ellas el SSR:

- .1 Directrices sobre los elementos básicos de un programa de seguridad y salud en el trabajo a bordo (MSC-MEPC.2/Circ.3);
- .2 Directrices para la implantación operacional del Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS) por las compañías (MSC-MEPC.7/Circ.5); y
- .3 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) (MSC-MEPC.7/Circ.6).

16.26 En vista de lo antedicho, el Comité estuvo de acuerdo en que no era necesario incluir en el Código IGS unas prescripciones sobre el SSR e invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que formularan observaciones y propuestas relativas a la revisión de las Directrices existentes mencionadas para que se considere en ellas el SSR, en la próxima reunión del Grupo, que estaba previsto celebrar durante el MSC 87.

16.27 La ITF (MEPC 59/16/4) propuso un proyecto de resumen de los deberes y las responsabilidades del representante de la gente de mar en cuestiones de seguridad y de los requisitos sobre conocimientos, comprensión y suficiencia para que dicho representante ejerza satisfactoriamente sus funciones en ese cargo.

16.28 En ese contexto, el Comité tomó nota de las deliberaciones en curso del Subcomité STW 40 sobre la formación del representante de la gente de mar en cuestiones de seguridad (SSR) y de que el Subcomité había acordado esperar el resultado de la labor del Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano con respecto a la posibilidad de incluir disposiciones sobre el SSR en el Código IGS, con miras a que el Comité comunique directamente los resultados de las deliberaciones del Grupo sobre la cuestión, y su propia decisión, al STW 41, para que el Subcomité pueda examinar los correspondientes requisitos de formación para los SSR si lo estima necesario (párrafos 5.4 a 5.14 del documento STW 40/14).

16.29 Tras deliberar a fondo, el Comité, a reserva de que el MSC 87 adopte la misma decisión, acordó elaborar orientaciones para tratar los requisitos sobre formación del SSR y distribuir las mediante una circular MSC-MEPC.7.

16.30 En consecuencia, el Comité elaboró el anteproyecto de circular MSC-MEPC.7: Orientaciones sobre la formación del representante de la gente de mar en cuestiones de seguridad, que figura en el anexo 2 del documento MEPC 59/WP.11, e invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a formular observaciones y propuestas para que el Grupo las examine en su próxima reunión, cuya celebración está prevista durante el MSC 87. Además el Comité encargó al STW 41 que, a la luz de la decisión del Comité de distribuir las orientaciones relativas a los requisitos sobre la formación del representante de la gente de mar en cuestiones de seguridad mediante una circular MSC-MEPC.7, no siguiera examinando esa cuestión, ya que no era necesario.

Enmiendas a las Directrices revisadas para la implantación del Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS) por las Administraciones (resolución A.913(22))

16.31 El Comité recordó que, tras tomar nota de que las enmiendas a las Directrices revisadas para la implantación del Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS) por las Administraciones no se adoptarían hasta el vigésimo sexto periodo de sesiones de la Asamblea en noviembre/diciembre de 2009, el MSC 84 había acordado que sería más oportuno elaborar un texto preliminar con miras a ultimarlos en la próxima reunión del Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano, que se celebrará en el MEPC 59. En consecuencia, el MSC 84 había elaborado el anteproyecto de texto de las enmiendas a las Directrices revisadas para la implantación del Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS) por las Administraciones (MSC 84/WP.6, anexo 2) y había invitado a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que formularan observaciones y propuestas para su examen y ultimación en esta reunión del Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano, con miras a su adopción en la vigésima sexta Asamblea.

16.32 La República de Corea (MEPC 59/16/5) propuso enmiendas a las Directrices revisadas para la implantación del Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS) por las Administraciones (resolución A.913(22)) a fin de mejorar la eficacia de la implantación de dicho Código.

16.33 Tras deliberar a fondo, el Comité opinó que las enmiendas propuestas en el documento MEPC 59/16/5 podrían causar confusión en la aplicación conceptual de las directrices revisadas y acordó no incluir las propuestas de enmienda.

16.34 En consecuencia, el Comité examinó y aprobó el proyecto de texto de las Directrices para la implantación del Código IGS por las Administraciones (anexo 2 del documento MSC 84/WP.6), junto con el proyecto de resolución de la Asamblea conexo que debe sustituir a la resolución A.913(22) de la Asamblea, ultimado por el Grupo (MEPC 59/WP.11, anexo 3), que figura en el anexo 30, con miras a su adopción en la vigésima sexta Asamblea.

OTRAS CUESTIONES

Directrices ICS/ISF sobre la aplicación del Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS)

16.35 El Comité tomó nota con agradecimiento de la información facilitada por la ICS (MEPC 59/INF.8) relativa a la revisión de las Directrices ICS/ISF sobre la aplicación del Código IGS.

16.36 En ese contexto, la ICS invitó a los Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales interesados a que formularan observaciones y propuestas directamente a la ICS para que las examinara durante la revisión de las Directrices ICS/ISF sobre la aplicación del Código IGS.

Cualidades de liderazgo

16.37 El Comité tomó nota con agradecimiento de la información facilitada por el Reino Unido (MEPC 59/INF.12) sobre los procedimientos relativos a la determinación de cualidades básicas de liderazgo en una situación crítica en materia de seguridad.

17 EVALUACIÓN FORMAL DE LA SEGURIDAD

17.1 El Comité recordó que el MEPC 56 había señalado que el proyecto de criterios de evaluación del riesgo ambiental constituía una cuestión de importancia para su labor y debía examinarse en el contexto de las Directrices relativas a la evaluación formal de la seguridad. A ese respecto, se reconoció 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 (circular MSC/Circ.1023-MEPC/Circ.392, refundida en el documento MSC 83/INF.2).

17.2 El Comité también recordó que el MEPC 56 había reconocido que los criterios de evaluación del riesgo ambiental todavía estaban en curso de elaboración y que se disponía de una experiencia limitada sobre su aplicación práctica y, posteriormente, había acordado constituir un grupo de trabajo por correspondencia coordinado por Grecia para proseguir la labor.

17.3 El Comité también recordó que aunque se había avanzado en el tratamiento de ese asunto desde el MEPC 56, gracias a la labor llevada a cabo por el Grupo de trabajo por correspondencia, el MEPC 58, reconociendo que aún había opiniones divergentes sobre algunos asuntos clave, había acordado mantener ese punto del orden del día para el MEPC 59, y con este objeto, había vuelto a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia coordinado por Grecia.

17.4 El Comité tomó nota de que el MSC 85 había acordado, en principio, constituir un grupo de expertos en EFS en el MSC 86 y había invitado a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran al MSC 86 sus observaciones sobre los estudios de EFS que habían de examinarse y propuestas sobre el mandato del Grupo de expertos en EFS.

17.5 El Comité examinó los cuatro documentos siguientes: MEPC 59/17 (Grecia), en el que se informaba de la labor llevada a cabo por el Grupo de trabajo por correspondencia durante el lapso interperiodos; MEPC 59/17/1 (Japón), que contenía observaciones sobre el proyecto de informe del Grupo de trabajo por correspondencia e información actualizada sobre su estudio anterior presentado en el MEPC 58 (MEPC 58/17/1); MEPC 59/17/2 (Secretaría), en el que se informaba del progreso realizado en el MSC 86 en el contexto de la evaluación formal de la seguridad, en relación con la labor del Comité; y MEPC 59/INF.21 (Noruega), que contenía un análisis de varios criterios de evaluación del riesgo ambiental que se utilizaban actualmente o cuya utilización se proponía para el futuro, teniendo en cuenta un análisis de los costos de los derrames de hidrocarburos que se conocían y una comparación entre los modelos de estimación de los costos existentes.

17.6 En su informe sobre la labor realizada durante el lapso interperiodos, el Presidente del Grupo de trabajo por correspondencia hizo hincapié en que se había continuado avanzando. En el contexto del criterio del CATS señaló que el Grupo había podido llegar a un acuerdo a favor de unos criterios expresados en costo por volumen de hidrocarburos derramados. El Grupo también acordó que una escala no lineal en función del volumen de un umbral del CATS sería preferible a un umbral del CATS único. Se señaló que aparentemente se había alcanzado un acuerdo sobre la matriz de frecuencia en la etapa de determinación de los peligros, así como sobre el procedimiento de recogida y comunicación de los datos pertinentes. No obstante, todavía hay diversidad de opiniones sobre asuntos como la matriz de gravedad y la escala del CATS no lineal específica, y se necesita más tiempo para alcanzar la convergencia respecto de las cuestiones clave que quedan por resolver. Por consiguiente, por el momento no puede proponerse una única serie de recomendaciones que suscriban todos los miembros del Grupo para abordar todas las tareas clave del Grupo. En general, los miembros del Grupo de trabajo por correspondencia

reconocen que se necesita más tiempo para deliberar sobre las distintas propuestas, y algunos miembros opinan que convendría constituir un grupo de trabajo durante el MEPC.

17.7 Teniendo en cuenta la necesidad de finalizar la labor lo antes posible en 2010, el Comité acordó constituir un Grupo de trabajo sobre los criterios de evaluación del riesgo ambiental en el MEPC 60.

17.8 El Comité tomó nota de que se necesitaba más tiempo para deliberar sobre las cuestiones, que se revelaban más complejas de lo que se había previsto inicialmente, para asentar las bases de la labor del Grupo de trabajo en el MEPC 60, y acordó volver a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia para preparar un documento básico bajo la coordinación del Sr. Harilaos N. Psaraftis (Grecia)*, con el siguiente mandato:

Utilizando como base los documentos MEPC 59/17, MEPC 59/17/1 y MEPC 59/INF.21, y teniendo en cuenta las observaciones recibidas en el MEPC 59, se encarga al Grupo de trabajo por correspondencia lo siguiente:

- .1 recomendar en la etapa 4 de la EFS una escala de umbral mundial del CATS dependiente del volumen que sea adecuada o una función para comprobar si una opción de control del riesgo (RCO) determinada es eficaz en función de los costos, incluida su integración en la metodología de la EFS;
- .2 recomendar un procedimiento para combinar los criterios ambientales con los criterios de seguridad para las RCO que afecten tanto al riesgo ambiental como al riesgo de muerte;
- .3 llegar a una conclusión respecto de la matriz o índice adecuados para los criterios ambientales;
- .4 recomendar una región ALARP y un diagrama F-N adecuados, incluido un valor adecuado para la pendiente de la curva F-N;
- .5 abordar la cuestión de la recogida y comunicación de los datos pertinentes;
- .6 preparar el mandato para un grupo de trabajo en el MEPC 60; y
- .7 presentar un informe escrito al MEPC 60.

17.9 El Comité invitó a los Estados Miembros y a las demás partes interesadas, en particular los miembros del Grupo de expertos en EFS constituido en el MSC 86, a que participaran en la labor del Grupo de trabajo por correspondencia, de manera que pudiera prepararse un informe con unas recomendaciones concretas para el MEPC 60, a fin de alcanzar unas conclusiones bien fundamentadas.

*

Coordinador:

Sr. Harilaos N. Psaraftis

Laboratorio de transporte marítimo, División de proyecto de buques y transporte marítimo

Escuela de arquitectura naval e ingeniería marítima, Universidad Técnica Nacional de Atenas

Iroon Polytechniou 9, Zografou 15773 Grecia

Correo electrónico: hnpasar@mail.ntua.gr

18 ELABORACIÓN DE UN DOCUMENTO GUÍA PARA REDUCIR AL MÍNIMO EL RIESGO DE COLISIÓN ENTRE BUQUES Y CETÁCEOS

18.1 El Comité recordó que había abordado parcialmente, con el MSC, la cuestión de las colisiones entre buques y cetáceos mediante la adopción de un sistema de notificación obligatoria para buques y de organización del tráfico para la protección de las ballenas francas en el Atlántico norte. Esta cuestión también se había abordado mediante la revisión del Código para Naves de Gran Velocidad, de conformidad con lo dispuesto en el capítulo V del Convenio SOLAS (regla 34) y las Directrices para la planificación del viaje (resolución A.893(21)).

18.2 El Comité también recordó que la cuestión de la función que debía desempeñar en la labor relativa a las colisiones se había planteado por primera vez en el MEPC 55 (9 a 13 de octubre de 2006), y que el Comité había acordado que la OMI era el órgano competente para tratar la cuestión de las colisiones entre buques y cetáceos. Asimismo, en el MEPC 57, basándose en un documento presentado por Australia, Bélgica, Italia, UICN, IFAN y la Secretaría conjunta del PNUMA/Convención de Bonn/ASCOBANS (MEPC 57/18/2), el Comité había acordado la inclusión de un nuevo punto 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), con 2010 como plazo previsto para su ultimación (tres periodos de sesiones).

Documento guía para reducir al mínimo el riesgo de colisión entre buques y cetáceos

18.3 El Comité también recordó que, en su último periodo de sesiones (octubre de 2008), basándose en un documento presentado por los Estados Unidos (MEPC 58/18), en cuyo anexo figuraba un proyecto de documento guía, un documento presentado por Australia y Bélgica (MEPC 58/18/1), que contenía información y estadísticas sobre sucesos y colisiones entre buques y cetáceos, y un documento presentado por España sobre las medidas nacionales adoptadas para mejorar la conservación de los cetáceos, había reconocido que era necesario seguir trabajando para perfeccionar plenamente el proyecto de documento guía y había acordado invitar a las delegaciones a que facilitaran observaciones sobre el proyecto de documento guía, presentado por los Estados Unidos en el documento MEPC 58/18, con miras a su aprobación en el MEPC 59 para su distribución como circular MEPC (MEPC 58/23, párrafo 18.7).

18.4 El Comité observó que no se habían recibido observaciones por escrito sobre el documento MEPC 58/18. A este respecto, el observador del IFAW informó al Comité de otras medidas de mitigación para reducir la probabilidad de que se produzcan colisiones entre buques y cetáceos. El IFAW propuso que se elaborara un anexo sobre las medidas destinadas a reducir al mínimo las colisiones durante los acontecimientos con embarcaciones de recreo mar adentro, que se añadiría al documento guía para reducir al mínimo el riesgo de colisiones entre buques y cetáceos.

18.5 Tras examinar las observaciones formuladas por el IFAW, el Comité encargó a un grupo oficioso que tuviera en cuenta dichas observaciones, así como otras que se formulen, con objeto de ultimar el Documento guía. Posteriormente, el Comité aprobó el documento, ultimado por el grupo oficioso, y pidió a la Secretaría que lo distribuyera con la signatura MEPC.1/Circ.674.

18.6 Tras tomar nota de que la labor relativa a esta cuestión se había concluido, el Comité decidió suprimir el punto de su orden del día.

Medidas para reducir al mínimo el riesgo de colisión con cetáceos

18.7 El Comité examinó el documento MEPC 59/18 (España, Francia, Italia y Mónaco) sobre las medidas para reducir al mínimo el riesgo de colisión con cetáceos. En el documento figuraba información sobre la labor que se está llevando a cabo de conformidad con el Acuerdo sobre la conservación de cetáceos en el mar Negro, el mar Mediterráneo y la zona atlántica contigua, para evaluar y proponer medidas de conservación y mitigación que permitirían abordar esta cuestión, con miras a fomentar una coordinación regional eficaz.

18.8 El Comité tomó nota de la información recogida en el documento MEPC 59/18 y dio las gracias a las delegaciones autoras del documento (España, Francia, Italia y Mónaco).

18.9 Asimismo, el Comité tomó nota de la información facilitada por la delegación de Bélgica sobre el progreso realizado en la recopilación de datos relativos a la colisión de buques mediante una base de datos de la CBI, así como una reunión regional para el mar Mediterráneo organizada por ACCOBOMAS, que se celebrará en Mónaco en septiembre de 2010. El Comité tomó nota además de la información facilitada por la delegación de Argentina sobre la implantación de medidas nacionales destinadas a reducir a un mínimo la colisión de buques en sus aguas ribereñas.

19 RUIDO DEBIDO AL TRANSPORTE MARÍTIMO Y SUS EFECTOS ADVERSOS EN LA FAUNA MARINA

19.1 El Comité recordó que el MEPC 58 había examinado una propuesta de los Estados Unidos (MEPC 58/19) para reducir al mínimo el ruido secundario introducido en el medio marino por el transporte marítimo limitando así sus efectos adversos para la fauna marina, y había aprobado la inclusión en el programa de trabajo del Comité de un nuevo punto de alta prioridad titulado "Ruido debido al transporte marítimo y sus efectos adversos en la fauna marina", asignándole tres o cuatro periodos de sesiones para su ultimación. El Comité también había invitado a los Gobiernos Miembros a que presentaran documentos pertinentes en el presente periodo de sesiones para su examen.

19.2 El Comité recordó asimismo que había aprobado la constitución de un grupo de trabajo por correspondencia, coordinado por los Estados Unidos, con el siguiente mandato:

- .1 determinar y abordar las maneras de reducir al mínimo la introducción accidental de ruido en el medio marino por el transporte marítimo comercial a fin de limitar sus posibles efectos adversos en la fauna marina y, en particular, elaborar directrices técnicas no obligatorias sobre tecnologías de silenciamiento de los buques y posibles prácticas operacionales y de navegación; y
- .2 presentar un informe por escrito en el presente periodo de sesiones.

19.3 La Presidenta del Grupo de trabajo por correspondencia, Sra. Lindy Johnson (Estados Unidos), informó que la parte principal de la labor realizada durante el lapso interperiodos se había centrado en responder a una serie de preguntas técnicas planteadas por la Presidencia de dicho Grupo y que también había elaborado el ámbito de la labor y los supuestos básicos. La lista de preguntas junto con las respuestas recibidas de los miembros del Grupo figuran en el anexo 1 del documento MEPC 59/19.

19.4 El Comité tomó nota de que, al deliberar sobre los supuestos básicos, la cuestión de la interacción entre las repercusiones en la fauna marina y el ruido accidental procedente de los buques comerciales había generado bastante interés. El Comité reconoció que el modo en que el ruido puede afectar a la fauna marina depende mucho del contexto de la exposición y de las especies en cuestión, y de que existe y siempre existirá, cierto grado de incertidumbre científica sobre la naturaleza, la magnitud y la importancia exactas de los efectos del ruido del transporte marítimo en diversos animales marinos. También se observó que dicha incertidumbre no debería excluir la labor sobre las tecnologías de silenciamiento para los buques comerciales. Al contrario, esto debería continuar siendo un ámbito de investigación activo, paralelo a los esfuerzos para reducir la repercusión acústica de los buques comerciales.

19.5 El Comité reconoció que tal vez haya relación entre tipos concretos de efectos adversos en animales marinos específicos y tipos concretos de ruido accidental procedente de buques comerciales. No hay duda de que esta cuestión se pondrá de relieve cuando el Grupo de trabajo por correspondencia se centre en la evaluación de la eficacia y el costo de una solución tecnológica o una tecnología de silenciamiento concreta. Una parte importante de dicha evaluación será la posibilidad de que los efectos adversos en las especies marinas se mitiguen de manera eficaz.

19.6 El Comité también reconoció que es necesario realizar una mayor investigación en este ámbito y que dicha labor debería llevarse a cabo de manera simultánea con la labor del Grupo de trabajo por correspondencia y no debería obstaculizar los avances del Grupo.

19.7 El observador del IFAW, en nombre de la otra delegación autora del documento (FOEI), informó al Comité (MEPC 59/19/1) del estudio llevado a cabo por *Renilson Marine Consulting Pty Ltd* acerca de las tecnologías que pueden utilizarse para reducir la emisión de ruido submarino procedente de los buques comerciales más ruidosos, cuyo ámbito de aplicación quedó determinado por las deliberaciones del Grupo de trabajo por correspondencia constituido en el MEPC 58. Destacó que dado que el ruido de la cavitación es el predominante en el ruido submarino de los buques comerciales de grandes dimensiones, aquellos que experimentan una cavitación excesiva serán los más ruidosos. La cavitación puede reducirse mejorando el proyecto de la hélice y el flujo de la estela en la hélice, y existen varias tecnologías para ello. Algunas de ellas pueden adaptarse a buques existentes e incorporarse en buques nuevos. En el estudio se determinó el alcance del silenciamiento de los buques más ruidosos con la tecnología actual sin reducir su eficacia de propulsión. Algunas tecnologías que mejoran la eficacia pueden reducir también el ruido y los costos de funcionamiento a lo largo de la vida útil del buque. El observador también hizo hincapié en la necesidad de llevar a cabo más investigación al respecto.

19.8 La delegación del Japón acordó que el ruido de la cavitación es el predominante en el ruido submarino procedente de los buques comerciales de grandes dimensiones y recalcó que los esfuerzos realizados por la OMI para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, a través de mejoras en el rendimiento energético, darán lugar a una disminución del ruido submarino. El proyecto de los buques nuevos incorporará mejoras en las hélices y los apéndices del buque para mejorar el flujo de la estela en la hélice, reduciendo así la cavitación de la hélice. De manera semejante, la reducción de la velocidad de las embarcaciones, que se considera la medida operacional más eficaz para mejorar la eficiencia energética de los buques existentes, reduciría sin duda la cavitación y, por consiguiente, el ruido submarino.

19.9 La Secretaría recordó al Comité de que, en 2001, el Comité de Seguridad Marítima había considerado la revisión del Código sobre niveles de ruido a bordo de los buques (resolución A.468 (XII)), que trataba de la repercusiones perjudiciales del ruido en la tripulación

y en los pasajeros, y había adoptado una circular sobre Orientaciones acerca de la reducción y gestión de la fatiga (MSC/Circ.1014), en la que se reconocía que el ruido a bordo de los buques podía ocasionar estrés y fatiga en los marineros. Por consiguiente, cualquier orientación adicional para abordar las fuentes de ruido submarino de los buques comerciales (que se considera hasta cierto punto como energía desperdiciada) podría beneficiar también a la tripulación y a los pasajeros a bordo.

19.10 Tras examinar los citados documentos y las observaciones formuladas al respecto, el Comité:

- .1 tomó nota de la información facilitada por la Presidenta del Grupo de trabajo por correspondencia y por el IFAW y la FOEI;
- .2 acordó volver a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia, coordinado por los Estados Unidos*, a quien encargó que prosiguiera su labor de acuerdo con el mandato acordado en el MEPC 58 (MEPC 58/23, párrafo 19.6), teniendo en cuenta la labor pertinente realizada por el MSC (MSC/Circ.1014) que trata de las repercusiones perjudiciales del ruido en la tripulación y los pasajeros, y que facilitara un informe por escrito al MEPC 60;
- .3 en el contexto de la investigación adicional necesaria identificada por el IFAW y la FOEI, encargó al Grupo de trabajo por correspondencia que tuviera en cuenta las cuestiones presentadas por el IFAW y la FOEI en sus deliberaciones; y
- .4 invitó a los Gobiernos Miembros a que fomentaran un examen de sus flotas mercantes a fin de identificar los buques que se beneficiarían de técnicas de mejora de la eficacia y que también podrían probablemente reducir el ruido submarino, y a que informaran de los resultados de su examen al Grupo de trabajo por correspondencia para tenerlos presentes en sus deliberaciones.

19.11 El Comité dio las gracias a la delegación de los Estados Unidos por su informe y, en particular, a la Sra. Johnson por sus dotes de liderazgo eficaz.

* **Coordinadora:**
Sra. Lindy S. Johnson
Attorney Adviser
Office of General Counsel
NOAA
14th Street & Constitution Avenue
Washington DC
EE.UU. 20230
Teléfono: 1-202-482-5887
Facsímil: 1-202-371-0926
Correo electrónico: Linda.S.johnson@noaa.gov

20 PROGRAMA DE TRABAJO DEL COMITÉ Y DE SUS ÓRGANOS AUXILIARES

Aplicación de las prescripciones del Convenio SOLAS, el Convenio MARPOL y el Convenio de Líneas de Carga a las transformaciones importantes de petroleros

20.1 El Comité tomó nota de la propuesta de la República de Corea y la IACS (MEPC 59/20) de elaborar interpretaciones unificadas sobre el ámbito de aplicación del Convenio SOLAS, el Anexo I del Convenio MARPOL y el Convenio de Líneas de Carga a las transformaciones importantes de los petroleros de acuerdo con un enfoque holístico, y de incluir esta labor como punto nuevo en el programa de trabajo del Subcomité DE.

20.2 El Comité también tomó nota de que la propuesta de la República de Corea y la IACS se presentó al MSC 85, el cual acordó incluir el correspondiente punto nuevo en el programa de trabajo del Subcomité DE (MSC 85/26, párrafo 23.28, y MEPC 59/WP.4, anexo).

20.3 El Comité refrendó la decisión del MSC 85 de incluir un punto de alta prioridad titulado "Interpretación sobre la aplicación de las prescripciones del Convenio SOLAS, el Convenio MARPOL y el Convenio de Líneas de Carga a las transformaciones importantes de petroleros" en el programa de trabajo de Subcomité DE, con un plazo de ultimación de dos periodos de sesiones (MSC 85/26, párrafo 23.28).

Aplicación obligatoria de las Directrices polares

20.4 El Comité tomó nota de la propuesta de Dinamarca, Estados Unidos y Noruega (MEPC 59/20/1) de elaborar prescripciones obligatorias para aplicarlas en las regiones polares, labor que coordinará el Subcomité DE y que deberá ultimarse en 2012.

20.5 El Comité también tomó nota de que los documentos presentados por la Internacional Amigos de la Tierra (FOEI), Greenpeace Internacional, IFAW y WWF (MEPC 59/20/5) y WWF (MEPC 59/20/7) apoyaban la propuesta de Dinamarca, Estados Unidos y Noruega de elaborar prescripciones obligatorias para las regiones polares, destacando la necesidad de mejorar la gestión de las actividades del transporte marítimo en aguas antárticas.

20.6 El Comité tomó nota además de que se había informado al MSC 79 de las decisiones adoptadas por la vigésima séptima Reunión Consultiva del Tratado Antártico (RCTA) y de la petición a la OMI para que revisara la circular MSC/Circ.1056-MEPC/Circ.399: Directrices para los buques que naveguen en aguas árticas cubiertas de hielo, a fin de, entre otras cosas, aplicarlas al Antártico.

20.7 El Comité recordó que, en relación con el punto 11 del orden del día sobre los resultados del MSC 86, había refrendado la decisión del MSC 86 y aprobado el proyecto de resolución de la Asamblea sobre la adopción de directrices para los buques que naveguen en aguas polares a fin de someterlo a la adopción de la Asamblea en su vigésimo sexto periodo de sesiones (MSC 86/26, párrafo 12.22 y anexo 18, o MEPC 59/11/3, párrafo 9).

20.8 El Comité tomó nota, además, de que la propuesta de Dinamarca, Estados Unidos y Noruega también se había presentado al MSC 86, el cual aprobó que se incluyera como punto nuevo en el programa de trabajo del Subcomité DE (MSC 86/26, párrafo 23.32, y MEPC 59/WP.4, anexo).

20.9 Como conclusión, el Comité refrendó la decisión del MSC 86 de incluir un punto de alta prioridad titulado "Elaboración de un código obligatorio para los buques que naveguen en aguas polares" en el programa de trabajo del Subcomité DE, habiéndose fijado en 2012 el plazo previsto de ultimación (MSC 86/26, párrafo 23.32).

Propuesta de directrices para un plan de prevención de la contaminación por desechos de hidrocarburos de a bordo

20.10 El Comité tomó nota de la propuesta de los Estados Unidos (MEPC 59/20/2) de elaborar directrices para un plan de prevención de la contaminación por desechos de hidrocarburos de a bordo y de incluir esta labor como punto nuevo en el programa de trabajo del Subcomité DE.

20.11 El Comité también tomó nota de que el documento de IFAW (MEPC 59/20/6) apoyaba, en principio, la propuesta de los Estados Unidos, la cual ayudaría a los propietarios y a las tripulaciones de los buques a cumplir lo dispuesto en el Código IGS y en el Anexo I del Convenio MARPOL.

20.12 De conformidad con el párrafo 2.20 de las Directrices de los Comités (MSC-MEPC.1/Circ.2), el Presidente realizó una evaluación preliminar (MEPC 59/WP.5, anexo 3) del punto nuevo del programa de trabajo propuesto por los Estados Unidos. La evaluación del Presidente indicó que se habían cumplido los criterios de aceptación general que figuran en el párrafo 2.10 de las Directrices de los Comités.

20.13 El Comité, tras examinar la propuesta de los Estados Unidos, aprobó la inclusión de un punto de alta prioridad titulado "Elaboración de directrices para un plan de prevención de la contaminación por desechos de hidrocarburos de a bordo", en el programa de trabajo y en el orden del día del Subcomité DE, con un plazo de ultimación de dos periodos de sesiones, así como la constitución de un grupo de trabajo por correspondencia interperiodos para facilitar la labor, en caso de ser necesario.

Programa de trabajo y orden del día provisional del Subcomité BLG

20.14 El Comité tomó nota de que el MSC 86 había revisado y aprobado el programa de trabajo del Subcomité BLG y el orden del día provisional del BLG 14, y de que había pedido a la Secretaría que informara en consecuencia al MEPC (MSC 86/26, párrafos 23.4 y 23.5 y anexos 24 y 25).

20.15 El Comité aprobó el programa de trabajo del Subcomité BLG y el orden del día provisional del BLG 14, y pidió a la Secretaría que informara en consecuencia al MSC. El programa de trabajo del Subcomité BLG y el orden del día provisional del BLG 14 figuran en el anexo 31 (véase asimismo el párrafo 10.21).

Programa de trabajo y orden del día provisional del Subcomité FSI

20.16 El Comité tomó nota de que el MSC 86 había revisado y aprobado el programa de trabajo del Subcomité FSI y el orden del día provisional del FSI 18, y de que había pedido a la Secretaría que informara en consecuencia al MEPC (MSC 86/26, párrafos 23.17 y 23.18 y anexos 24 y 25).

20.17 El Comité aprobó el programa de trabajo del Subcomité FSI y el orden del día provisional del FSI 18, y pidió a la Secretaría que informara en consecuencia al MSC. El programa de trabajo del Subcomité FSI y el orden del día provisional del FSI 18 figuran en el anexo 32.

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

20.18 El Comité tomó nota de que el MSC 86 había revisado y aprobado el programa de trabajo de los Subcomités DSC, NAV y DE (MSC 86/26, párrafos 23.7, 23.8, 23.29, 23.30, 23.40 y 23.41 y anexos 24 y 25).

20.19 El Comité refrendó la decisión del MSC 86 de incluir en el programa de trabajo del Subcomité DE y en el orden del día provisional del DE 53 un punto de alta prioridad titulado "Elaboración de un código obligatorio para buques que naveguen en aguas polares", estableciendo 2012 como plazo previsto de ultimación, si bien observó que el MSC 86 había tomado nota de que las opiniones expresadas por algunas delegaciones, de que las medidas que habían de aplicarse en las aguas antárticas no tenían por qué aplicarse en las aguas árticas y viceversa, deberían tenerse en cuenta durante la elaboración del código (MSC 86/26, párrafo 23.32 y 23.33).

20.20 El Comité tomó nota de que tras examinar un procedimiento de prueba simplificado para el equipo añadido que contenga dispositivos desemulsificadores que puedan complementar al equipo ya existente que se ajusta a lo dispuesto en la resolución MEPC.60(33), así como el fomento de un sistema integrado de tratamiento de las aguas de sentina (SITAS) como un planteamiento holístico para abordar las descargas de hidrocarburos consideradas ilegales en el marco de la gestión y la labor en la cámara de máquinas, el DE 52 propuso que se incluyera un punto a tal efecto en su programa de trabajo para abordar las cuestiones pertinentes (DE 52/21, párrafo 20.25 y MEPC 59/10/4, párrafo 2.3). Tras un intercambio de opiniones, el Comité aprobó la inclusión de un nuevo punto de alta prioridad titulado "Mejora del equipo existente de prevención de la contaminación: .1 Elaboración de normas de ensayo para la homologación del equipo añadido; y .2 Fomento del sistema integrado de tratamiento de las aguas de sentina" en el programa de trabajo y en el orden del día del Subcomité DE, asignándole dos periodos de sesiones para su ultimación.

20.21 El Comité examinó a continuación el documento MEPC 59/6/4 (Dinamarca) sobre las enmiendas a la resolución MEPC.108(49). Tras un intercambio de opiniones, el Comité se mostró de acuerdo con la propuesta de Dinamarca de incluir un punto nuevo de alta prioridad, titulado "Otras posibilidades de operación con medios manuales en caso de funcionamiento defectuoso del equipo de prevención de la contaminación" en el programa de trabajo y en el orden del día del Subcomité DE para abordar esta cuestión.

20.22 El Comité aprobó el programa de trabajo enmendado de los Subcomités DSC, NAV y DE, que había revisado y aprobado el MSC 86, y la inclusión en el programa de trabajo del Subcomité DE de un punto nuevo titulado "Elaboración de directrices para un plan de prevención de la contaminación por desechos de hidrocarburos de a bordo", el cual guarda relación con cuestiones ambientales, y pidió a la Secretaría que informara en consecuencia al MSC. Los programas de trabajo enmendados de los Subcomités DSC, NAV y DE, que guardan relación con cuestiones ambientales, figuran en el anexo 33.

Situación de los resultados previstos para el bienio 2008-2009 y propuestas para el Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para los resultados previstos del Comité en el bienio 2010-2011

20.23 El Comité recordó que en su 58º periodo de sesiones, al preparar las actividades y prioridades de los Comités, los Presidentes de los Comités y subcomités habían tomado nota de que, en su vigésimo quinto periodo de sesiones, la Asamblea había adoptado la resolución A.990(25), "Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2008-2009", en la que se determinaban las medidas de alto nivel, incluidas las prioridades de puntos específicos de los Comités respectivos, que eran necesarias para alcanzar los objetivos estratégicos del Plan estratégico de la Organización para el sexenio 2008-2013 (resolución A.989(25)).

20.24 Tras examinar el documento MEPC 59/20/3 y su anexo sobre la situación de los resultados previstos para el bienio 2008-2009 según la resolución A.990(25) y actualizados por el C 101, el Comité refrendó la situación de los resultados previstos para el bienio actual, la cual incluía las actualizaciones realizadas por la Secretaría y autorizadas por el Comité, teniendo en cuenta los resultados del MEPC 59 y el informe para el C/ES.25 a fin de que adoptara las medidas que estimase oportunas.

20.25 El Comité, tras examinar el documento MEPC 59/20/4 acerca de las propuestas sobre el Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para los resultados previstos del Comité en el bienio 2010-2011, aprobó las propuestas sobre el Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2010-2011 relativas a la labor del Comité, las cuales incluían las actualizaciones realizadas por la Secretaría y autorizadas por el Comité, teniendo en cuenta los resultados del MEPC 59 y el informe para el C/ES.25 a fin de que adoptara las medidas que estimase oportunas.

Puntos que deben incluirse en los órdenes del día de los próximos tres periodos de sesiones del Comité

20.26 El Comité aprobó, en su forma enmendada, los puntos que deben incluirse en los órdenes del día del MEPC 60, el MEPC 61 y el MEPC 62, los cuales figuran en el anexo 34.

Fechas de celebración del MEPC 60, el MEPC 61 y el MEPC 62

20.27 El Comité tomó nota de que el MEPC 60 se celebraría del 22 al 26 de marzo de 2010 y de que está previsto que el MEPC 61 se celebre, en principio, en octubre de 2010, y que el MEPC 62 lo haga en julio de 2011.

Grupos de trabajo/examen/redacción del MEPC 60

20.28 El Comité acordó, en principio, constituir en el MEPC 60 los siguientes grupos de trabajo y de redacción:

- .1 Grupo de trabajo sobre cuestiones relacionadas con los gases de efecto invernadero;
- .2 Grupo de trabajo sobre las Directrices para el reciclaje de buques;
- .3 Grupo de trabajo sobre los criterios de evaluación del riesgo ambiental; y

- .4 Grupo de redacción sobre las enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento.

Grupos de trabajo por correspondencia

20.29 El Comité acordó constituir los grupos de trabajo por correspondencia interperiodos indicados a continuación, que presentarán sus informes al MEPC 60:

- .1 Grupo de trabajo por correspondencia sobre los criterios de evaluación del riesgo ambiental;
- .2 Grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen del Anexo V del Convenio MARPOL;
- .3 Grupo de trabajo por correspondencia sobre la elaboración de las Directrices para el reciclaje de buques; y
- .4 Grupo de trabajo por correspondencia sobre el ruido debido al transporte marítimo y sus efectos adversos en la fauna y flora marinas.

Reuniones interperiodos

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

- .1 Grupo técnico sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP, que se reunirá en marzo de 2010, una semana antes del MEPC 60, e informará a este último; y
- .2 Grupo de trabajo ESPH, que se reunirá en 2010.

21 APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DE LOS COMITÉS

21.1 El Comité recordó que el Consejo había establecido, en su 24º periodo de sesiones extraordinario, un grupo de trabajo por correspondencia encargado de elaborar las Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel, que fueron examinadas por un Grupo especial de trabajo del Consejo sobre el Plan estratégico de la Organización (CWGSP) y por el Consejo en su 101º periodo de sesiones en noviembre de 2008.

21.2 El Comité recordó asimismo que el Consejo, en su 101º periodo de sesiones, había tomado nota de los avances logrados en la elaboración de las Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel (C 101/3, párrafos 5 y 6 y anexo 1), y había

- .1 refrendado la decisión del grupo de trabajo de volver a constituir el grupo de trabajo por correspondencia;
- .2 aprobado la celebración de una reunión adicional del Grupo de trabajo en 2009 para ultimar las directrices, además de su reunión programada para ese año;
- .3 acordado que, una vez ultimadas, las directrices se adopten mediante una resolución de la Asamblea; y

- .4 instado a los Estados Miembros y a los Presidentes de los Comités y Subcomités a que participen de forma activa en las deliberaciones tanto del grupo de trabajo por correspondencia reconstituido, como de la próxima reunión del Grupo de trabajo.

Resultados de la Reunión de Presidentes de 2009

21.3 El Comité tomó nota de que los Presidentes del MSC, el MEPC y los Subcomités se reunieron el 30 de mayo de 2009 durante el MSC 86 para examinar el proyecto de Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel y preparar proyectos de enmienda a las Directrices de los Comités, para su examen por los Comités.

Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel

21.4 El Comité tomó nota de que tras escuchar una presentación acerca del proyecto de Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel ultimado por el Grupo de trabajo del Consejo (CWGSP 9) y sometido al examen del C 102 (C 102/3(a), anexo), la Reunión de Presidentes de 2009 tomó nota de que las Directrices tenían por objetivo reforzar las actuales prácticas de trabajo, estableciendo procedimientos mejorados de planificación, asignación de recursos y ejecución del trabajo de la Organización, y de presentación de informes al respecto, de conformidad con lo previsto en el Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel.

21.5 El Comité tomó nota de las siguientes opiniones manifestadas en la Reunión de Presidentes de 2009 sobre el proyecto de directrices, las cuales el MSC 86 acordó remitir al C 102 para la adopción de las medidas que estimara oportunas, con miras a su aprobación y ulterior adopción por la Asamblea en su vigésimo sexto periodo de sesiones:

- .1 en relación con el refrendo de los resultados no previstos por el Consejo, convendría abordar la cuestión de las responsabilidades que tienen los Comités de tomar medidas en virtud de los distintos convenios;
- .2 habría que tener en cuenta los métodos especiales de trabajo del Comité Jurídico y el Comité de Cooperación Técnica, teniendo presentes los principios que rigen su labor;
- .3 en el ámbito de este mecanismo, deberían examinarse la cuestión de los recursos y las repercusiones financieras respecto de los resultados previstos y de los no previstos, tanto para la Organización como para los Gobiernos Miembros;
- .4 los Comités y los Subcomités deberían aplicar las Directrices en la medida en que sea posible y razonable, una vez que las adopte la vigésima sexta Asamblea, teniendo en cuenta que no será posible aplicarlas plenamente a menos que los Comités armonicen sus propias Directrices con las nuevas Directrices;
- .5 deberían continuar observándose las prácticas actuales para la aprobación de los nuevos puntos del programa de trabajo con arreglo a las Directrices de los Comités, hasta que éstos estén en condiciones de aplicar las nuevas Directrices;
- .6 las opiniones de los Presidentes del MSC, el MEPC y los Subcomités deberían tenerse en cuenta en la elaboración del plan de conversión por el CWGSP, en el

que se describan las etapas prácticas necesarias para garantizar una transición eficaz de las disposiciones actuales a una implantación plena de las Directrices en toda la Organización; y

- .7 en el plan de conversión del Consejo deberían describirse las nuevas responsabilidades previstas para los Presidentes de los Comités y subcomités.

21.6 El Comité tomó nota de que el C 102 (29 de junio a 3 de julio de 2009) examinó y aprobó, en principio, el proyecto de Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel, que se someterá a la adopción de la Asamblea (C 102/WP.2, párrafo 3 a).2).

Enmiendas a las Directrices de los Comités

21.7 El Comité tomó nota de que el MSC 86, al someter a debate el proyecto de enmiendas a las Directrices sobre organización y método de trabajo del MSC y el MEPC y de sus órganos auxiliares (MSC-MEPC.1/Circ.2), subrayó los siguientes principios para que sirvan de base en el examen ulterior de la cuestión:

- .1 el examen de la necesidad y la necesidad imperiosa de nuevos puntos del programa del trabajo sigue recayendo por completo en los Comités, y los Subcomités, como tales, no deberían reabrir el examen;
- .2 los Comités filtran las propuestas y deciden la inclusión de nuevos puntos en los programas de trabajo y en los órdenes del día de los subcomités, sin adoptar una decisión previa a los resultados del examen técnico u operacional, que puede llevar a los Subcomités a considerar que la labor no pueda ultimarse;
- .3 los subcomités deberían llevar a cabo la labor sobre los asuntos fundamentales y no apartarse de las instrucciones recibidas de los Comités; y
- .4 el ponente o los ponentes deberían recopilar tanta información como sea posible al presentar propuestas de nuevos puntos para el programa de trabajo, pero no debería darse por supuesto que siempre se dispone de suficiente información en el momento de elaborar las propuestas.

21.8 En relación con el proyecto de enmiendas a las Directrices (MEPC 59/21/1, anexo 3), el Comité tomó nota de que el MSC 86 acordó volver a examinar, en el MSC 87 (mayo de 2010), la forma de mejorar el texto del proyecto de enmiendas para abordar la cuestión de los nuevos puntos del programa de trabajo, en particular, de los Subcomités (MEPC 59/11/3, párrafo 16).

21.9 El Comité acordó seguir examinando esta cuestión en el MEPC 61 (octubre de 2010), teniendo en cuenta la decisión del MSC 87, según proceda.

21.10 La delegación de las Bahamas hizo suya la conclusión final a la que había llegado el Presidente de examinar en el MEPC 61, después del MSC 87, el proyecto de enmiendas a las Directrices de los Comités relativas a los nuevos puntos de los programas de trabajo, especialmente los de los Subcomités.

21.11 El observador de INTERTANKO solicitó que se aclararan cuestiones de procedimiento en relación con su documento MEPC 59/6/13, presentado dentro del plazo de las siete semanas (de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 4.10.5 de las Directrices de los Comités), en el que se formulan observaciones sobre el documento MEPC 59/6/9 (presentado por la República de Corea dentro del plazo de las nueve semanas de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 4.10.4 de las Directrices), el cual fue aceptado por la Secretaría a pesar de que en el párrafo 4.10.5 se hace referencia a los documentos en los que se formulan observaciones sobre los documentos presentados en virtud de los párrafos 4.10.2 y 4.10.3 de las Directrices de los Comités (dentro del plazo de las 13 semanas).

21.12 Se informó al Comité de que el Presidente había autorizado a la Secretaría a aceptar la ponencia de INTERTANKO (MEPC 59/6/13) y de que los documentos presentados en situaciones similares serían aceptados por la Secretaría. Además, se informó al Comité de que en el proceso que se está siguiendo para revisar las Directrices de los Comités, las enmiendas correspondientes se examinarían en el MEPC 61 con objeto de tratar las incoherencias que pudiera haber.

22 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2010

22.1 De conformidad con la regla 17 del Reglamento interior, el Comité, unánimemente, reeligió al Sr. Andreas Chrysostomou (Chipre) Presidente para 2010 y eligió al Sr. Manuel Nogueira (España) Vicepresidente para el resto de 2009 y para 2010.

23 OTROS ASUNTOS

Proyecto "Buques limpios": una opción para el transporte sostenible

23.1 El observador de la FOEI presentó el Proyecto "Buques limpios": una opción para el transporte sostenible (MEPC 59/23). El observador señaló que la eficacia ambiental del transporte marítimo había mejorado gradualmente gracias a la labor de la OMI, aunque recalcó que, para que el transporte marítimo se transforme en un sector verdaderamente sostenible, es necesario disponer de nuevos instrumentos, como el Proyecto "Buques limpios" de Suecia.

23.2 Varias delegaciones se mostraron de acuerdo en que el Proyecto "Buques limpios" había aportado ventajas tangibles para el medio ambiente.

23.3 En el debate que siguió, el Comité invitó a los Estados Miembros y observadores a que consideraran la posibilidad de utilizar sistemas similares.

Cooperación entre el Convenio de Basilea y la OMI

23.4 El Comité recordó que el MEPC 56 había examinado una nota presentada por los Países Bajos (MEPC 56/22/2) en la cual se informaba al Comité acerca del suceso relacionado con la evacuación de residuos de los tanques de decantación del buque **Probo Koala**, ocurrido en Côte d'Ivoire en 2006. El Comité también recordó que había invitado a Estados Miembros y organizaciones no gubernamentales a que presentaran a los Países Bajos detalles de todos los procesos de producción industrial pertinentes que se realicen a bordo de buques a fin de ayudar a dicho país a examinar si, en una fase posterior, se debería proponer un nuevo punto del programa de trabajo sobre esta cuestión para que la examine el Comité. Hasta la fecha, no se han recibido aportes al respecto.

23.5 El representante de la Secretaría del Convenio de Basilea informó al Comité (MEPC 59/23/1) de la decisión IX/12, adoptada por la novena reunión de la Conferencia de las Partes en el Convenio de Basilea, en colaboración entre el Convenio de Basilea y la Organización Marítima Internacional.

23.6 El Comité tomó nota de que la decisión reiteraba una invitación previa a las Partes en el Convenio de Basilea y a otras partes a que continuaran proporcionando información y opiniones sobre las respectivas competencias del Convenio de Basilea y del Convenio MARPOL y sobre toda laguna que pudiera existir entre dichos instrumentos. En esta decisión también se solicita a la Secretaría del Convenio de Basilea a que, entre otras cosas, mantenga a la OMI informada, según proceda, de todo cambio de situación que surja respecto de esta decisión en el contexto del Convenio de Basilea y a que haga un seguimiento de todo análisis del MEPC respecto de los procesos de producción industrial efectuados a bordo de buques en el mar o cualquier examen de las respectivas competencias del Convenio de Basilea y el Convenio MARPOL. El Comité también tomó nota de que, en la séptima reunión del Grupo de trabajo de composición abierta del Convenio de Basilea, cuya celebración está prevista para mayo de 2010, se examinará la información que se haya identificado.

23.7 El Comité invitó a la Secretaría del Convenio de Basilea a que facilitara información actualizada, cuando estuviera disponible, en un futuro periodo de sesiones del Comité.

Reestructuración del Comité sobre buques y tecnología marítima de la ISO

23.8 El Comité tomó nota con agradecimiento de la información presentada por la Organización Internacional de Normalización (ISO) respecto de la reciente reestructuración de su Comité sobre buques y tecnología marítima (ISO/TC8) (MEPC 59/INF.16). El Comité TC8 llegó a un acuerdo sobre esta nueva estructura con la que se busca proporcionar apoyo económico eficaz y efectivo para las necesidades de mercado actuales y futuras de sus participantes.

Día Marítimo Mundial 2009 – Plan de acción contra el cambio climático

23.9 El Comité examinó el documento MEPC 59/INF.30 (Secretaría), que contiene información sobre el Plan de acción contra el cambio climático del Día Marítimo Mundial 2009 y tomó nota de que, tras la decisión del 100º periodo de sesiones del Consejo, celebrado en junio de 2008, de designar para el Día Marítimo Mundial 2009 el lema "**EL CAMBIO CLIMÁTICO: ¡un desafío también para la OMI!**", la Secretaría había elaborado un Plan de acción contra el cambio climático, con el cual se busca implantar una serie de actividades de divulgación y concientización a fin de recalcar la importancia del mensaje de este lema.

23.10 El Comité también tomó nota de que las principales celebraciones del Día Marítimo Mundial 2009 tendrán lugar en la semana del 21 al 25 de septiembre de 2009 en la sede de la OMI, y que el Plan de acción contra el cambio climático comprende una serie amplia de actividades de divulgación y concientización encaminadas a promover el mensaje clave de la lucha contra el cambio climático durante 2009 y en años venideros. También se tomó nota de que el Plan de acción contra el cambio climático de la OMI está destinado no sólo al sector naviero, sino a todos los interesados, incluidos otros organismos de las Naciones Unidas, organizaciones intergubernamentales regionales y de otro tipo, Gobiernos Miembros de la OMI, el sector naviero y otros subsectores, el personal de la OMI y el público en general.

23.11 El Comité invitó a los Gobiernos Miembros a que elaboraran y pusieran en marcha iniciativas similares concebidas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo y a mitigar el cambio climático.

Observaciones finales del Secretario General

23.12 Al concluir el periodo de sesiones, el Secretario General formuló las observaciones finales recogidas en el anexo 35.

(Los anexos se publicarán como adición al presente documento.)
