

MSC adopta código obligatorio para investigaciones de siniestros

La OMI adoptó un código de investigación de siniestros de obligado cumplimiento y avanzó con la implantación del sistema de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (LRIT), cuando el Comité de Seguridad Marítima (MSC) se reunió en mayo en Londres, para su 84º período de sesiones.

Nuevo código de investigación de siniestros

El MSC adoptó un nuevo *Código de Normas Internacionales y Prácticas Recomendadas para la Investigación de Siniestros o Sucesos Marítimos (Código para Investigación de Siniestros)*. Además se adoptaron las enmiendas pertinentes al Capítulo XI-1 del SOLAS, para que las partes I y II sean de obligado cumplimiento. La parte III del Código contiene la guía relacionada y material explicativo.

El Código requerirá que una investigación de seguridad marítima sea realizada en cada “siniestro marítimo muy grave”, definido como siniestro marítimo que implica la pérdida total de un buque, o un fallecimiento, a daño severo al medio ambiente.

El Código además recomendará una investigación de otros siniestros y sucesos marítimos, por parte del Estado de Abanderamiento de un buque involucrado, si se considera probable que ello aportaría información que pudiera ser utilizada para prevenir futuros accidentes.

Las nuevas reglas amplían la Regla I/21, que exige que las Administraciones se encarguen de conducir una investigación de todo siniestro que le ocurra a cualquiera de sus buques “cuando juzgue que dicha investigación podría ayudar a determinar cuáles cambios a la reglamentación actual serían deseables”.

Identificación y Seguimiento de Largo Alcance

El MSC tomó una serie de decisiones para garantizar la implantación oportuna del sistema LRIT. La Regla SOLAS V/19-1 sobre LRIT entró en vigor el 1 de enero de 2008 y se aplicará a buques construidos a partir del 31 de diciembre de 2008. Se pretende que el sistema LRIT esté operativo con respecto a transmisión de datos LRIT por los buques desde el 30 de diciembre de 2008.

El MSC adoptó una resolución sobre el *Establecimiento Provisorio de Intercambio Internacional de Datos LRIT*, confirmando que el Intercambio Internacional de Datos LRIT estará provisto temporalmente por los Estados Unidos a sus expensas, y que debería encontrarse una solución permanente tan pronto como sea posible.

El MSC respaldó un modelo financiero basado en el principio de “el que usa paga”, acordando que los costos para la provisión de la información LRIT para la búsqueda y salvamento de personas en socorro deberán, en todos los casos, ser gratuitos para los servicios de búsqueda y salvamento de los Gobiernos Contratantes que soliciten esa información.

El Comité adoptó Normas de rendimiento y prescripciones funcionales revisadas para la identificación y seguimiento de largo alcance de los buques, para actualizar versiones previas, y llegó a un acuerdo sobre Circulares MSC.1 que otorgan *Orientación sobre el reconocimiento y certificación del cumplimiento de los buques con la prescripción de transmitir información LRIT; Orientación sobre los Servicios de Búsqueda y Salvamento en relación a la solicitud y recepción de información LRIT; Orientación sobre la implantación del sistema LRIT; y Especificaciones Técnicas Provisorias revisadas para el Sistema LRIT.*

La Organización Internacional de Telecomunicaciones Móviles por Satélite (IMSO), en su carácter de coordinadora, autorizará la integración provisoria al sistema LRIT de producción de los Centros de Datos que han pasado y completado satisfactoriamente la prueba de desarrollo.

Entretanto, el Grupo *ad hoc* sobre LRIT fue autorizado a considerar y adoptar enmiendas a las especificaciones técnicas para el sistema LRIT en nombre del Comité, durante el período que hay entre el MSC 84 y el MSC 85 (que se reúne en noviembre - diciembre 2008), y elaborar, acordar y adoptar la documentación para la prueba y la integración del sistema LRIT. El Comité además instruyó al Grupo *ad hoc* sobre LRIT para que analice e informe al MSC 85 sobre todas las cuestiones relacionadas con la elaboración de un plan para la continuidad del servicio del sistema LRIT y, de ser posible, desarrollar dicho plan.

Enmiendas al SOLAS

El MSC adoptó las siguientes enmiendas a los capítulos II-1, II-2, III, IV y XI-1. Se espera que las enmiendas entren en vigor el 1 de enero de 2010:

- enmiendas al capítulo II-2 del SOLAS, respecto del desagüe de categoría especial y espacios de trasbordo para prevenir acumulación de agua en la cubierta de vehículos de los buques de trasbordo rodado
- enmiendas al capítulo XI-1 del SOLAS para agregar una nueva Regla 6 (*Prescripciones adicionales para la investigación de siniestros y sucesos marítimos*) para que las partes I y II del nuevo Código para Investigación de Siniestros sean obligatorias
- una nueva regla SOLAS II-1/3-9 (*Medios de embarco y desembarco de buques*), para exigir que los buques construidos después de su adopción y entrada en vigor estén provistos de medios de embarco y desembarco, como planchadas y escaleras de alojamientos.

- una nueva regla SOLAS y enmiendas a la regla SOLAS II-1/3-4 (*Medios de remolque de emergencia en buques tanque*), para extender la regla a buques que no sean buques tanque. El MSC además aprobó *Directrices para propietarios/operadores sobre la preparación de procedimientos de remolque de emergencia*
- enmiendas a las reglas III/6, III/26 y IV/7 para reemplazar las prescripciones de “respondedores de radar” por una prescripción de “dispositivo de localización de búsqueda y salvamento”.

Enmiendas al Protocolo 1988 del SOLAS

El MSC adoptó enmiendas al Protocolo 1988 del SOLAS, para reemplazar la referencia a “respondedores de radar” por una referencia a “dispositivos de localización de búsqueda y salvamento”, en los formularios del *Certificado de seguridad para buques de pasaje* y del *Certificado de seguridad para buques de carga*.

Enmiendas a las directrices sobre inspecciones de reconocimiento mejoradas

El MSC adoptó enmiendas a las *Directrices sobre el programa mejorado de inspecciones durante reconocimientos de buques graneleros y petroleros* (resolución A.744(18)) (Directrices ESP), incluyendo una nueva parte B sobre *Directrices de reconocimiento para buques graneleros de doble forro* aplicable a buques graneleros de un arqueo igual o superior a 500 que estén construidos con doble forro.

Enmiendas al Código Internacional de Mercancías Peligrosas

El MSC adoptó la Enmienda 34-08 al Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (IMDG). La enmienda incluye cambios a las disposiciones para ciertas sustancias, incluidos los cambios a las prescripciones para la documentación para mercancías peligrosas en cantidades limitadas. Se espera que las enmiendas entren en vigor el 1 de enero de 2010, pero podrán ser aplicadas total o parcialmente desde el 1 de enero de 2009 en forma voluntaria.

Enmiendas a Códigos NGV

Se adoptaron enmiendas a los Códigos Internacionales de Seguridad para Naves de Gran Velocidad (Códigos NGV 1994 y 2000) para ponerlos en línea con las enmiendas del capítulo III del SOLAS sobre dispositivos de localización para búsqueda y salvamento.

Código de Seguridad para Buques para Fines Especiales adoptado

El MSC adoptó un Código revisado y actualizado de Seguridad para Buques para Fines Especiales (Código SPS), como las embarcaciones de formación, de

tendido de cables y de investigación. El Código SPS original fue adoptado en 1983. La versión de 2008 ofrece una norma internacional de seguridad para buques con fines especiales nuevos que redundará en un nivel de seguridad equivalente al requerido por el SOLAS para estos buques y su dotación.

Actos de piratería y robo a mano armada contra buques

El MSC debatió sobre la continua preocupación respecto del incremento de casos de piratería frente a las costas de Somalia. El Secretario General Mitropoulos urgió a los Miembros a que promuevan, a través de la Asamblea General de las Naciones Unidas, acciones para prevenir actos de piratería frente a las costas de Somalia.

Mientras tanto, el MSC tomó nota de que se había realizado una reunión subregional sobre actos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques en el Océano Índico Oeste, del 14 al 18 de abril de 2008 en Dar es Salaam, República Unida de Tanzania. La reunión, a la que concurrieron 13 Estados de la región, elaboró y acordó un proyecto de Memorando de Entendimiento respecto de la represión de actos de piratería y robo a mano armada contra los buques en el Océano Índico Oeste, el Golfo de Adén y el Mar Rojo, para su posterior comunicación a las autoridades nacionales y al Concejo de la OMI, con miras a la finalización del acuerdo para fines de este año.

Revisión de directrices para la prevención y represión de actos de piratería y robo a mano armada

El MSC estableció un grupo de trabajo por correspondencia para revisar la circular MSC/Circ.622/Rev.1, *Recomendaciones a los Gobiernos para prevenir y reprimir actos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques*; la circular MSC/Circ.623/Rev.3 *Directrices para los propietarios y operadores de buques, capitanes y tripulaciones sobre la prevención y represión de actos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques*; y la resolución A.922(22), *Código de Prácticas para la Investigación de Crímenes de Piratería y Robo a Mano Armada Perpetrados Contra los Buques*. Se espera que un informe provisorio sea enviado al MSC 85, y que el informe final sea presentado al MSC 86 en 2009.

Normas de construcción de buques nuevos basadas en objetivos

El MSC volvió a establecer el Grupo de Trabajo sobre Normas Basadas en Objetivos (GBS) para la Construcción de Buques Nuevos para avanzar con el trabajo en este tema, tomando en cuenta los informes del Grupo de Trabajo sobre GBS en el MSC 83; el informe provisorio del progreso del Panel Piloto; y el informe del Grupo por Correspondencia sobre GBS.

Se acordó un plan de trabajo para continuar la elaboración de las GBS, el cual prevé que el MSC 85 finalice y apruebe los Niveles I a III de las GBS para buques

graneleros y petroleros, y finalice y apruebe las enmiendas relacionadas al SOLAS; y que el MSC 86 termine, en 2009, las directrices genéricas para la elaboración de GBS.

Al largo plazo, el plan de trabajo incluirá la evaluación de la experiencia obtenida de la aplicación de las GBS; la aplicación de las GBS a otros tipos de buques en forma gradual; y la extensión de las GBS para cubrir cada aspecto del proyecto y construcción de los buques nuevos.

Revisión del Convenio y del Código STCW

El Comité tomó nota del progreso del trabajo relativo a la comprehensiva revisión del Convenio STCW y del Código STCW por parte del Subcomité sobre Normas de Formación y Guardia, y acordó invitar al concejo de la OMI a que apoye, en principio, la celebración de una Conferencia Diplomática en 2010 para adoptar las enmiendas que emanen de la revisión comprehensiva.

Es la intención que ésta, la primera revisión de importancia desde la Conferencia STCW de 1995, garantice que el Convenio, en la forma en que sea refundido, cumpla y responda adecuadamente con las necesidades presentes y futuras de la industria naviera.

Implantación del Convenio STCW revisado

La lista de Partes que se estima están dando pleno vigor a las disposiciones del STCW 1978, en su forma enmendada, fue actualizada cuando el Secretario General presentó su informe sobre aquellos países que habían comunicado información conforme a la regla I/7 del STCW, o informes conforme a la regla I/8 del STCW, y cuyas evaluaciones habían sido finalizadas desde la reunión MSC previa.

El MSC aprobó la lista revisada de Partes confirmadas del Convenio STCW, que ahora es de 119.

Aprobación de enmiendas al Código Internacional de Gestión de la Seguridad (IGS)

Luego del análisis del Grupo de Trabajo Conjunto MSC-MEPC sobre Factor Humano, el MSC aprobó el proyecto de enmiendas al Código Internacional de Gestión de la Seguridad (IGS), para armonizar la prescripción de extensión de la validez del Certificado de Gestión de la Seguridad (CGS) con aquellas de los certificados SOLAS y del Certificado Internacional de Protección del Buque (CIPB). Las enmiendas serán presentadas para su adopción en el próximo período de sesiones.

Asimismo, el MSC preparó un proyecto de texto preliminar de enmiendas a las *Directrices Revisadas sobre la Implantación del Código Internacional de Gestión de la Seguridad (IGS) por las Administraciones*.

Informes de cuasi accidentes

Luego del análisis del Grupo de Trabajo Conjunto MSC-MEPC sobre Factor Humano, el MSC aprobó un proyecto de circular MSC-MEPC.7/Circular sobre *Guía sobre el informe de cuasi accidentes*, sujeto a una decisión concordante del MEPC 58.

La circular alienta el envío de informes de cuasi accidentes para que se puedan tomar medidas correctivas para evitar que se reiteren; y ofrece una guía sobre la implantación del envío de informes. La circular destaca que las compañías deberán investigar los cuasi accidentes como una prescripción reglamentaria en virtud de la parte “acaecimientos potencialmente peligrosos” del Código IGS.

Programas de trabajo de los Subcomités

El Comité tomó una serie de decisiones respecto de los programas de trabajo de los Subcomités y, en particular, la inclusión de un punto sobre la elaboración de un acuerdo sobre la implantación del Protocolo 1993 de Torremolinos en el programa de trabajo del Subcomité SLF y de un punto sobre la elaboración de un *Código para organizaciones reconocidas* en el programa de trabajo del Subcomité FSI.

OMI confirma credenciales ambientales a medida que el MEPC logra importantes avances

El Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) realizó importantes avances sobre varios puntos al tratar una agenda definida en su 57° período de sesiones entre el 31 de marzo y el 4 de abril, en el Royal Horticultural Halls de Londres.

Además de aprobar las enmiendas propuestas a las reglas del Anexo VI del MARPOL para reducir las emisiones perjudiciales de los buques y avanzar en el trabajo de la Organización sobre la reglamentación de las emisiones de gases que producen efecto invernadero, el Comité – entre otras cosas – revisó también el actual proyecto de un convenio de reciclado de buques, continuó su trabajo sobre cuestiones relacionadas con el Convenio de Gestión de Aguas de Lastre, designó al Monumento Nacional Marítimo de Papahānaumokuākea como Zona Marítima Especialmente Sensible, y convino que las prescripciones de descarga sobre la “Zona Mar Mediterráneo” cobrarían vigor el 1 de mayo de 2009.

Reciclado de Buques

Se realizó un avance substancial en la elaboración del proyecto de Convenio Internacional para el Reciclado Seguro y Ambientalmente Racional de los Buques, un nuevo convenio que ofrecerá reglas de reciclado de buques de aplicación global para el transporte marítimo internacional y para las actividades de reciclaje. El trabajo prepara el terreno para que el Comité apruebe el proyecto en su próxima reunión en octubre de 2008, dejando el proceso un paso más cerca de la celebración de una conferencia diplomática para adoptar el Convenio en Hong Kong, China, en mayo de 2009.

Un grupo ínter períodos de trabajo por correspondencia recibió instrucciones de preparar un proyecto de resolución de conferencia que aborde las circunstancias bajo las cuales la capacidad de reciclado necesaria podría no hallarse disponible. En octubre de 2008, se realizará una reunión ínter períodos del Grupo de Trabajo sobre Reciclado de Buques, la semana previa al MEPC 58, para resolver cuestiones pendientes y preparar una versión final del proyecto de convenio, que será revisada en el MEPC 58.

El nuevo convenio brindará reglas para el proyecto, la construcción, la operación y la preparación de los buques para facilitar el reciclado seguro y ambientalmente racional, sin comprometer la seguridad y la eficiencia operativa de los buques; para la operación en forma segura y ambientalmente racional de instalaciones de reciclado de buques; y para el establecimiento de un mecanismo de aplicación adecuado para el reciclado de buques, incorporando prescripciones de certificación y de presentación de informes.

Al elaborar el proyecto del texto, el MEPC tomó en cuenta las presentaciones de los Gobiernos Miembro de la OMI y de organizaciones no gubernamentales con estado consultivo en la OMI, incluidos los documentos presentados por la Organización Internacional de Normalización (ISO), la Organización Internacional del Trabajo (OIT), y la Secretaría del Convenio de Basilea.

La celebración del tercer período de sesiones del Grupo de Trabajo Conjunto OIT/OMI/Basilea sobre Desguace de Buques tendrá lugar en Ginebra, entre el 29 y el 31 de octubre de 2008.

Organismos acuáticos dañinos en agua de lastre

El MEPC acordó otorgar “Aprobación Básica” a cuatro sistemas de gestión de agua de lastre y “Aprobación Final” a un sistema de gestión de agua de lastre que usa Sustancias Activas, luego de analizar el informe del cuarto y quinto períodos de sesiones del Grupo de Trabajo sobre Aguas de Lastre GESAMP¹, que se reunió en noviembre de 2007 y Enero de 2008.

¹ Grupo Mixto de Expertos sobre Aspectos Científicos de la Protección del Medio Marino (GESAMP).

El MEPC adoptó también un *Procedimiento revisado para la aprobación de sistemas de gestión de agua de lastre que utilicen sustancias activas (G9)*, que actualiza y aclara el procedimiento.

Hasta la fecha, 14 Estados, que representan alrededor del 3,55 por ciento del transporte marítimo mundial, han ratificado el Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y Sedimentos de los Buques (Convenio BWM), adoptado en febrero de 2004. Entrará en vigencia doce meses después de la fecha en la cual al menos treinta Estados, cuyas flotas mercantes combinadas constituyan como mínimo el treinta y cinco por ciento del arqueo bruto mercante mundial, se hayan convertido en Parte de él. Tomando en cuenta el énfasis que la comunidad internacional pone en el tema de las especies invasivas en el agua de lastre de los buques, el Comité instó a otros Estados a ratificar el Convenio en la primera oportunidad que tengan.

Zonas Marítimas Especialmente Sensibles

El Comité acordó designar al Monumento Nacional Marítimo de Papahānaumokuākea, en la zona de las Islas Hawái del Noroeste (NWHI, sus siglas en inglés), como Zona Marítima Especialmente Sensible (PSSA, en inglés). La PSSA protegerá un ecosistema integrado de un arrecife de coral único y frágil que consiste de un estrecho de aproximadamente 1.200 millas de pequeñas islas, atolones, bancos, picos y rocas submarinas, montañas de arena y otros accidentes emergentes. El MEPC designó la PSSA “en principio” en su último período de sesiones, y quedaba pendiente la adopción de las medidas de protección conexas por parte del Comité de Seguridad Marítima (MSC), en octubre de 2007. Estas medidas ya han sido adoptadas.

Ellas incluyen enmiendas a las seis Zonas que han de Evitarse (ATBA, sus siglas en inglés) existentes, las cuales fueron adoptadas por la OMI en 1981 para proteger las NWHI, y la adopción de ATBAs adicionales en las cercanías del Atolón Kure y el Atolón Midway, así como otras tres zonas entre islas. Además, un sistema de envío de informes de buques ofrece alertas críticas y otras informaciones para ayudar a una navegación segura en esta zona y suministrar información sobre el tráfico de buques a través de la PSSA, para facilitar la capacidad de respuesta ante emergencias marítimas.

Zona Especial del Mediterráneo para reglas sobre basuras

El MEPC convino establecer la fecha del 1 de mayo de 2009 para que cobren vigor las prescripciones de descarga respecto de la “Zona Mar Mediterráneo” (Zona Especial en virtud del Anexo V del MARPOL). La movida se realizó luego de un debate sobre una presentación de los Estados costeros del Mediterráneo, que declara que se encuentran disponibles instalaciones de recepción de basuras adecuadas – según lo requerido por el Anexo V del MARPOL – que cubren los puertos relevantes de la región.

Revisión del Anexo V del MARPOL

El MEPC analizó el informe de un grupo por correspondencia sobre la revisión del Anexo V del MARPOL y acordó extender hasta 2009 la fecha de finalización pautada para el trabajo. El Comité alentó a los Gobiernos Miembro y a los observadores a participar activamente en la revisión del Anexo V del MARPOL y sus directrices asociadas, para que la tarea pueda ser concluida a tiempo para su análisis por el MEPC 59 en julio de 2009.

Se volvió a establecer el grupo por correspondencia para elaborar un proyecto de enmiendas al Anexo y a las Directrices para su implantación, y enviar un informe de los logros al MEPC 58 en octubre de 2008.

Protección de la Zona Antártica contra el transporte marítimo

El MEPC tomó nota de una presentación que expresaba preocupación por el creciente número y tipo de buques que operan en la zona Antártica, y sobre recientes incidentes que involucraban buques en situación de socorro en la zona. El Comité tomó nota de la sugerencia de que, como la zona Antártica fue designada Zona Especial en virtud de los Anexos I, II y V del MARPOL, la OMI podría considerar el tratamiento de las normas de refuerzo de buques contra el hielo; la prohibición del uso de combustibles pesados; las preocupaciones sobre descargas de sustancias oleosas, aguas sucias, aguas grises y desechos; la introducción de especies foráneas por el agua de lastre, la incrustación en el casco y demás vías; y el establecimiento de un sistema de control e información sobre tráfico marítimo para buques que operan en la zona Antártica.

Se invitó a los Gobiernos Miembro a presentar las propuestas pertinentes en futuras reuniones del Comité, y también al Subcomité sobre Líquidos y Gases a Granel (BLG). El programa de trabajo del BLG 13 (que se reunirá a comienzos de 2009) incluye un punto del orden del día sobre "Enmiendas al Anexo I del MARPOL sobre el uso y transporte de hidrocarburos pesados (HGO) en buques en la zona Antártica", con una fecha de finalización pautada para 2010.

Implantación del OPRC-HNS

El MEPC estudió el informe del séptimo período de sesiones del Grupo Técnico sobre el OPRC HNS², realizado en la semana previa a la reunión del Comité, y aprobó el texto final del proyecto de las *Directrices de evaluación para la validación de cursos modelo recientemente elaborados y revisados relacionados con el OPRC*. Asimismo, el Comité instó a los Estados Miembro y a la industria a brindar apoyo financiero para financiar la participación de los delegados de países en vías de desarrollo en el Cuarto Foro R&D, sobre sustancias peligrosas y

² Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos (Convenio OPRC) y Protocolo OPRC-HNS (Sustancias Peligrosas y Nocivas).

nocivas en el medio marino, por celebrarse entre los días 12 y 14 de mayo en Marsella, Francia.

La Asamblea del Medio Ambiente de la OMI aprueba reglas revisadas sobre emisiones de buques.

En su 57º período de sesiones de abril del presente ejercicio (véase p. 17), el Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) de la OMI aprobó las enmiendas propuestas con respecto al Anexo VI del MARPOL “Reglas para reducir las emisiones peligrosas de los buques”. Las enmiendas propuestas se remitirán al próximo período de sesiones del Comité para su adopción y, en virtud del procedimiento de enmienda tácito, entrarían en vigencia 16 meses después.

Los principales cambios producirían reducciones progresivas en las emisiones de óxidos de azufre (SOx) de los buques, tanto globalmente como dentro de SECAs, y en las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx) de los motores marinos, con controles más estrictos sobre los motores denominados “Motores Nivel III”, es decir, aquellos instalados en buques construidos el 1 de enero de 2016 o posteriormente, que operan en las Zonas de Control de las Emisiones.

El Anexo VI revisado permitirá que se designen las Zonas de Control de las Emisiones de SOx y partículas en suspensión, o NOx, o los tres tipos de emisiones de los buques, sujetas a la propuesta de una Parte o Partes del Anexo que se consideraría con miras a su adopción por la Organización, si está sustentada por una necesidad demostrada de prevenir, reducir y controlar una o las tres emisiones de los buques. En el Anexo VI actual, hay dos SECAs designadas, a saber, la zona del Mar Báltico y la zona del Mar del Norte, que también incluye al Canal Inglés.

Emisiones de SOx y partículas en suspensión (PM) de los buques

El Comité acordó una serie de normas progresivas en la regla 14, en su forma enmendada, “*Oxidos de Azufre y partículas en suspensión (PM)*” que produciría una reducción importante de las emisiones de SOx y PM de los buques. Los principales elementos son los siguientes:

- el límite de azufre aplicable en las Zonas de Control de las Emisiones a partir del 1 de marzo de 2010 sería 1,00 por ciento (10.000 ppm), reducido con respecto al 1,50 por ciento (15.000 ppm) actual.
- el tope de azufre global se reduciría a 3,50 por ciento (35.000 ppm) con respecto al 4,50 por ciento (45.000 ppm) actual, en vigor a partir del 1 de enero de 2012.
- El límite de azufre aplicable en las Zonas de Control de las Emisiones en vigencia a partir del 1 de enero de 2015 sería 0,10 por ciento (1000 ppm)
- El tope de azufre global se reduciría a 0,50 por ciento (5000 ppm) en vigencia desde el 1 de enero de 2020, sujeto a una revisión de factibilidad

que se concluirá a más tardar en 2018. Si la revisión en 2018 arribara a una conclusión negativa, la fecha de vigencia se predeterminaría para el 1 de enero de 2025, e

- Introducción de una disposición relacionada con la disponibilidad de combustible en la regla 18, *Disponibilidad y Calidad del fueloil*, que describe las acciones adecuadas en el caso de que un buque no pueda obtener el combustible necesario para cumplir con determinado requerimiento de acuerdo con la regla 14.

El MEPC asimismo aprobó la Circular 1 MEPC con las *Interpretaciones unificadas relacionadas con la verificación del contenido de azufre en fueloil*. Las interpretaciones unificadas deberían aplicarse hasta que entren en vigor las enmiendas 2008 al Anexo VI del MARPOL. La Circular proporciona también, en un apéndice, el *Procedimiento de Verificación de Fueloil para las Muestras de Combustible del Anexo VI del MARPOL*.

Reglas relativas a NOx para motores nuevos.

El MEPC acordó las enmiendas confirmando la estructura de tres niveles propuesta para motores nuevos, que fijarían progresivamente normas más estrictas relativas a emisiones de NOx para motores nuevos, de acuerdo con la fecha de su instalación. El Nivel I se aplica a un motor diesel instalado en un buque construido el 1 de enero de 2000 o posteriormente y antes del 1 de enero de 2011 y representa el estándar de 17g/kW estipulado en el Anexo VI existente.

Para el Nivel II, los niveles de emisión de NOx para un motor diesel instalado en un buque construido el 1 de enero de 2011 o posteriormente se reducirían a 14,4g/kWh.

Para el Nivel III, los niveles de emisión de NOx para un motor diesel instalado en un buque construido el 1 de enero de 2016 se reducirían a 3,4g/kW, cuando el buque esté operando en una Zona de Control de las Emisiones designada. Fuera de una Zona de Control de las Emisiones designada, se aplicarán los límites del Nivel II.

Normas relativas a NOx para motores existentes

El MEPC acordó el límite de emisiones de NOx de 17,0g/kW para un motor diesel con potencia de salida superior a 5000kW y un desplazamiento por cilindro de 90 litros, o superior, instalado en un buque construido el 1 de enero de 1990 o posteriormente pero antes del 1 de enero de 2000.

Código Técnico sobre los NOx

El MEPC aprobó el proyecto de enmiendas al Código Técnico relativo a los NOx que producirá un Código Técnico relativo a los NOx 2008 revisado. El proyecto del Código Técnico relativo a los NOx en su forma enmendada incluye un nuevo

Capítulo 7 basado en el enfoque acordado para la regla de los NOx de motores existentes (pre-2000) establecido en el proyecto de Anexo VI del MARPOL, en su forma enmendada.

El proyecto de Anexo VI del MARPOL, en su forma enmendada, incluye disposiciones para los métodos de medición directa y supervisión, un procedimiento de certificación para motores existentes, y ciclos de prueba que se aplicarán a los motores de Nivel II y Nivel III.

Sistemas de Limpieza de Gas de Escape

El MEPC también acordó, con miras a la adopción por una resolución del MEPC, el proyecto revisado de *Directrices para Sistemas de Limpieza de Gases de Escape*. También se convino enviar los criterios para la descarga de agua de lavado provisionales, que se incluirán en las Directrices, al Grupo Conjunto de Expertos sobre Aspectos Científicos de Protección del Medio Marino (GESAMP) para su revisión y comentario. Los criterios para la descarga de agua de lavado provisionales serán revisados en el futuro cuando esté disponible mayor información sobre el contenido del agua de lavado descargada y sus potenciales efectos sobre el medio marino, teniendo en cuenta el asesoramiento proporcionado por GESAMP.

Emisiones de gases de efecto invernadero

Reflejando la determinación continua del Comité de reducir las emisiones de gases de invernadero (GHG) ocasionadas por los buques, el MEPC ratificó una propuesta del Secretario General de agilizar el trabajo de la Organización relativo a las emisiones de GHG, en particular con respecto al desarrollo del Plan de Preparación de Índices de Emisiones de CO₂ y la línea de base de emisiones de CO₂.

El MEPC acordó que un marco regulatorio futuro de la OMI, coherente y amplio, con respecto a las emisiones de GHG de los buques debería ser:

- Eficaz en la contribución a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero globales totales.
- Vinculante e igualmente aplicable a todos los estados de abanderamiento para evitar la evasión
- Efectivo en función de los costos
- Capaz de limitar o por lo menos reducir al mínimo la distorsión competitiva
- Basado en el desarrollo del medio ambiente sostenible, sin penalizar el comercio y crecimiento global
- Basado en un enfoque basado en objetivos y sin prescribir métodos específicos
- Promovedor y facilitador de la innovación técnica y la investigación y desarrollo en el sector naviero entero.

- Adecuable a las tecnologías líderes en el campo de la eficiencia energética, y práctico, transparente, libre de fraude y fácil de administrar.

Un Grupo de Trabajo sobre Emisiones de GHG de los buques desarrolló los pasos prácticos siguientes que abarcan el desarrollo de medidas de corto y largo plazo para abordar las emisiones de CO₂ de los buques.

Las medidas de corto plazo incluyen una propuesta para establecer un esquema de gravámenes globales sobre el combustible provisto para lograr reducciones de emisiones de GHG. En virtud de este esquema, todos los buques dedicados a travesías internacionales estarían sujetos a un gravamen establecido a un nivel de costo dado, por tonelada de combustible provisto. Con este esquema vigente, se obtendría una línea de base de combustible utilizado y las emisiones de CO₂. La perspectiva de un esquema de gravámenes/créditos globales que contribuya a la reducción de emisiones de GHG de los buques fue considerada promisorio, aunque se notó que varios aspectos deberían ser aclarados y elaborados, incluso:

- La implantación práctica de un esquema global de gravámenes
- Quién cobraría los gravámenes y cómo
- Cómo se distribuirían los ingresos
- La relación con los gravámenes al medio ambiente existentes y los regímenes impositivos en general
- provisión de suficientes Medidas de Desarrollo Limpio³ para comprar con los créditos, y
- el potencial para un cambio en el transporte en el ámbito regional.

Nuestras medidas a corto plazo enumeradas para consideración posterior incluyen:

- mejoramiento del consumo de combustible específico
- planes de diseño y gestión de la eficiencia energética
- utilización de un modo de prueba para estimar el índice de CO₂ de buques nuevos
- abastecimiento energético en tierra
- utilización de la energía eólica
- prescripciones voluntarias/obligatorias para informar los valores de los índices de CO₂, el intercambio/la divulgación de información y el rendimiento de buques y operadores.
- estrictas limitaciones sobre los porcentajes de derrame de gases refrigerantes.
- Reducciones de velocidad de buques

³ Se refiere al llamado "Mecanismo de Desarrollo Limpio" que está previsto en virtud del Protocolo de Kyoto y que permite que las reducciones de las emisiones sean "auspiciadas" en países no comprometidos por los objetivos relacionados con las emisiones. En resumen, los países industrializados pagan proyectos que reducen o evitan las emisiones en las naciones más carentes y les otorgan créditos que pueden aplicarse para cumplir sus propias metas con respecto a las emisiones.

- Medidas para mejorar el control de tráfico, la gestión de flotas, operaciones de manipulación de la carga y eficiencia energética.

Algunas de las medidas podrían provocar la inmediata reducción de las emisiones de CO₂ y deberían implantarse lo antes posible, acordó la reunión. El MEPC ratificó la opinión del Grupo de Trabajo con respecto a que debería elaborarse una resolución instando a la industria naviera y a otras entidades afines a hacerlo.

Las medidas de largo plazo determinadas por el Grupo de Trabajo y aprobadas por el Comité para desarrollo posterior incluyen:

- Medidas técnicas para el diseño de buques
- Utilización de combustibles alternativos
- Un índice de Proyecto de CO₂ para buques nuevos
- Un esquema de verificación externa para el índice operacional de CO₂.
- Un límite del índice operacional de CO₂ unitario, combinado con una penalidad en el caso de incumplimiento
- Un Esquema de Transacción de Emisiones (ETS) y/o Mecanismo de Desarrollo Limpio (CDM) y
- Inclusión de un elemento obligatorio relativo a CO₂ en la carga en la infraestructura portuaria

La conclusión del trabajo de la OMI sobre GHGs está programada para el año 2009, a tiempo para que la OMI pueda remitir un documento de posición a la Conferencia de Copenhague (diciembre de 2009) requerido por la Conferencia del año pasado en Bali sobre el cambio climático.