

COMITÉ DE PROTECCIÓN
DEL MEDIO MARINO
62º periodo de sesiones
Punto 24 del orden del día

MEPC 62/24/Add.1
26 julio 2011
Original: INGLÉS

**INFORME DEL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO
SOBRE SU 62º PERIODO DE SESIONES**

Se adjuntan los anexos 17 a 37 del informe del Comité de Protección del Medio Marino sobre su 62º periodo de sesiones (MEPC 62/24).

LISTA DE ANEXOS

- ANEXO 17 DECLARACIONES DE LAS DELEGACIONES DE BRASIL, INDIA, AUSTRALIA Y CHILE SOBRE LA DISTRIBUCIÓN DE LAS PROPUESTAS DE ENMIENDAS AL ANEXO VI DEL CONVENIO MARPOL
- ANEXO 18 DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE SUECIA SOBRE EL SECTOR DEL TRANSBORDO RODADO Y LA PROPUESTA DE RESOLUCIÓN ACERCA DE LA LABOR FUTURA DE LA ORGANIZACIÓN EN RELACIÓN CON EL ANEXO VI DEL CONVENIO MARPOL
- ANEXO 19 RESOLUCIÓN MEPC.203(62) – ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1997 QUE ENMIENDA EL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973, MODIFICADO POR EL PROTOCOLO DE 1978 (Inclusión de reglas sobre la eficiencia energética de los buques en el Anexo VI del Convenio MARPOL)
- ANEXO 20 DECLARACIONES DE LAS DELEGACIONES DE BRASIL, CHINA, INDIA, ARABIA SAUDITA Y REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA Y DE LOS OBSERVADORES DE PACIFIC ENVIRONMENT Y LA COALICIÓN PARA UN TRANSPORTE MARÍTIMO LIMPIO TRAS LA ADOPCIÓN DE LAS ENMIENDAS AL ANEXO VI DEL CONVENIO MARPOL
- ANEXO 21 PROYECTO DE ENMIENDAS A LOS ANEXOS I, II, IV, V Y VI DEL CONVENIO MARPOL SOBRE LOS ARREGLOS REGIONALES PARA LAS INSTALACIONES PORTUARIAS DE RECEPCIÓN
- ANEXO 22 RESOLUCIÓN MEPC.204(62) – DESIGNACIÓN DEL ESTRECHO DE BONIFACIO COMO ZONA MARINA ESPECIALMENTE SENSIBLE
- ANEXO 23 DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE SINGAPUR SOBRE LOS PROCEDIMIENTOS DE EVALUACIÓN DE LAS SOLICITUDES DE ZMES
- ANEXO 24 RESOLUCIÓN MEPC.205(62) – DIRECTRICES Y ESPECIFICACIONES DE 2011 RELATIVAS AL EQUIPO AÑADIDO PARA MODERNIZAR EL EQUIPO FILTRADOR DE HIDROCARBUROS QUE SE AJUSTA A LO DISPUESTO EN LA RESOLUCIÓN MEPC.60(33)
- ANEXO 25 RESOLUCIÓN MEPC.206(62) – PROCEDIMIENTO PARA LA APROBACIÓN DE OTROS MÉTODOS DE GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE DE CONFORMIDAD CON LA REGLA B-3.7 DEL CONVENIO BWM
- ANEXO 26 RESOLUCIÓN MEPC.207(62) – DIRECTRICES DE 2011 PARA EL CONTROL Y LA GESTIÓN DE LA CONTAMINACIÓN BIOLÓGICA DE LOS BUQUES A LOS EFECTOS DE REDUCIR AL MÍNIMO LA TRANSFERENCIA DE ESPECIES ACUÁTICAS INVASIVAS
- ANEXO 27 RESOLUCIÓN MEPC.208(62) – DIRECTRICES DE 2011 PARA LA INSPECCIÓN DE LOS SISTEMAS ANTIINCRUSTANTES EN LOS BUQUES
- ANEXO 28 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA SOBRE LOS PROCEDIMIENTOS PARA LA SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO, 2011
- ANEXO 29 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA SOBRE LAS DIRECTRICES PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS DE CONFORMIDAD CON EL SISTEMA ARMONIZADO DE RECONOCIMIENTOS Y CERTIFICACIÓN (SARC), 2011

-
- ANEXO 30 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA SOBRE EL CÓDIGO PARA LA IMPLANTACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS OBLIGATORIOS DE LA OMI, 2011
- ANEXO 31 CRITERIOS DE EVALUACIÓN DEL RIESGO AMBIENTAL EN EL MARCO DE LA EVALUACIÓN FORMAL DE LA SEGURIDAD (EFS): ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES EFS – PROPUESTA DE NUEVO APÉNDICE
- ANEXO 32 ORDEN DEL DÍA BIENAL DEL SUBCOMITÉ BLG Y ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL BLG 16
- ANEXO 33 ORDEN DEL DÍA BIENAL DEL SUBCOMITÉ FSI Y ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL FSI 20
- ANEXO 34 PUNTOS DE LOS ÓRDENES DEL DÍA BIENALES DE LOS SUBCOMITÉS DE, DSC, NAV y STW QUE GUARDAN RELACIÓN CON CUESTIONES AMBIENTALES
- ANEXO 35 SITUACIÓN DE LOS RESULTADOS PREVISTOS DEL COMITÉ PARA EL BIENIO 2010-2011
- ANEXO 36 PROPUESTAS DEL COMITÉ SOBRE EL PLAN DE ACCIÓN DE ALTO NIVEL DE LA ORGANIZACIÓN Y LAS PRIORIDADES PARA EL BIENIO 2012-2013
- ANEXO 37 PUNTOS QUE PROCEDE INCLUIR EN LOS ÓRDENES DEL DÍA DEL MEPC 63, MEPC 64 Y MEPC 65

ANEXO 17

DECLARACIONES DE LAS DELEGACIONES DE BRASIL, INDIA, AUSTRALIA Y CHILE SOBRE LA DISTRIBUCIÓN DE LAS PROPUESTAS DE ENMIENDAS AL ANEXO VI DEL CONVENIO MARPOL

Declaración de la delegación de Brasil

Mediante la presentación del documento MEPC 62/6/15 de Argentina, Brasil, Chile, China, Ecuador, Filipinas, India, Nicaragua, Perú, Sudáfrica y Venezuela, los coautores formularon observaciones sobre el documento MEPC 62/6/3 presentado por la Secretaría, en el que se expone el texto del proyecto de enmiendas propuesto al Anexo VI del Convenio MARPOL presentado por nueve Partes en dicho Anexo.

En el párrafo 3 de dicho documento se indica que el MEPC 61 había tomado nota de la intención de la delegación de Noruega de solicitar al Secretario General que circulase el proyecto de enmiendas propuesto al Anexo VI del Convenio MARPOL que había elaborado el Grupo de trabajo.

No obstante, los proyectos de enmiendas propuestos, presentados por la Secretaría como anexo del documento anteriormente mencionado y distribuidos a petición de nueve Partes en el Anexo VI del Convenio MARPOL mediante la Circular N° 3128, no son en realidad los proyectos de enmiendas preparados por el Grupo de trabajo en el MEPC 61 (anexo 1 del documento MEPC 61/WP.10), sino nuevos proyectos de enmiendas preparados por las mencionadas Partes, y presentados por primera vez a los Estados Miembros de la OMI y a las Partes en el Convenio MARPOL que son Miembros de la Organización, en papel de color rosa.

A este respecto, conviene tomar nota de que el procedimiento ordinario de la Organización para distribuir propuestas de enmiendas en papel de color rosa consiste en que dichas enmiendas son previamente aprobadas por el Comité. Dado que las enmiendas propuestas por las mencionadas Partes y distribuidas de conformidad con el artículo 16 2) a) no han sido aprobadas ni examinadas hasta ahora por la Organización, y que tampoco hay razones lógicas ni existe la correspondiente indicación en el artículo 16 2) a), cabe preguntarse por qué se han distribuido en papel de color rosa.

Además, en el artículo 16 2) b) del Convenio MARPOL se indica lo siguiente: "Toda enmienda propuesta y distribuida con arreglo a lo dispuesto anteriormente será sometida por la Organización a un órgano competente para que éste la examine". No obstante, en el documento MEPC 62/6/3 de la Secretaría se presenta el proyecto de enmiendas junto con un proyecto de resolución MEPC para su adopción. En caso de que este procedimiento fuera correcto, lo que debería rezar el artículo 16 2) b) sería lo siguiente: "Toda enmienda propuesta y distribuida con arreglo a lo dispuesto anteriormente será sometida por la Organización a un órgano competente para que éste la examine y adopte".

No cabe duda de que todas las enmiendas al Convenio MARPOL aprobadas y adoptadas por la Organización han satisfecho los procedimientos especificados en el artículo 16 del Convenio. Por ello, los coautores no comprenden los motivos por los que la Organización ha decidido aplicar, en este caso concreto, las disposiciones de los artículos 16 2) b) y 16 2) d) en el mismo periodo de sesiones del Comité. Los coautores creen firmemente que el artículo 16 2) d) no debería aplicarse en este momento a fin de garantizar la coherencia con el procedimiento habitual de la Organización.

Por consiguiente, los coautores no pueden respaldar las medidas cuya adopción se pide al Comité en el documento MEPC 62/6/3. Asimismo, en este contexto y habida cuenta de que está previsto que en este periodo de sesiones el Comité continúe con su labor sobre la elaboración de medidas técnicas, operacionales y de mercado para la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques (MEPC 62/1/1, anexo 1, párrafos 5.1 a 5.3), los coautores consideran conveniente que el proyecto de enmiendas propuesto se someta a examen al tratar el punto 5 del orden del día, en relación con el cual se espera constituir un grupo de trabajo.

Declaración de la delegación de la India

En el documento MEPC 62/6/9 de la India se examina la Circular N° 3128, del 24 de noviembre de 2010, distribuida por el Secretario General de conformidad con el artículo 16 2) a) del Convenio MARPOL.

En el presente documento también se estudia el artículo 31 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados y se propone que no se delibere en la OMI sobre la aplicación obligatoria de medidas destinadas a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques. Cabe la posibilidad de que no sea compatible apoyarse en el argumento del "no otorgamiento de un trato más favorable" para ir en detrimento de los compromisos específicos de las Partes en el Anexo I adquiridas en virtud del Protocolo de Kyoto destinado a abordar el desafío del cambio climático.

El Protocolo de Kyoto es un acuerdo internacional vinculado a la CMNUCC. La característica principal del Protocolo de Kyoto es que establece compromisos vinculantes de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) para 37 países industrializados y para la Comunidad Europea.

La distinción más importante entre el Protocolo y la Convención es que si bien la Convención alentaba a los países industrializados a estabilizar sus emisiones de GEI, el Protocolo les compromete a hacerlo. El Protocolo de Kyoto debe leerse en consonancia y de conformidad con la CMNUCC, de la que deriva, especialmente en lo relativo al cumplimiento del preámbulo del Protocolo de Kyoto y del objeto y fin fundamentales de la CMNUCC, que claramente consagran la doctrina del principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas.

En consecuencia, resulta evidente que deberían tomarse en consideración las disposiciones siguientes del artículo 31, párrafos 1 y 2, de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados donde se dispone que un tratado debe i) interpretarse de buena fe y ii) teniendo en cuenta su objeto y fin, y que iii) para los efectos de la interpretación se tendrán en cuenta el preámbulo y anexos del tratado. Esto no se ha cumplido por parte de los Gobiernos que han solicitado la distribución para formular enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL.

El argumento esgrimido en los debates por varias delegaciones, en el sentido de que en este caso concreto se pueden aplicar el "principio de la no discriminación" de la OMI y el principio de "no otorgamiento de un trato más favorable", contradice los principios fundamentales de la CMNUCC.

Como se ha indicado anteriormente, la Convención y el Protocolo forman un conjunto inseparable de principios, reglas y reglamentos que deben leerse e interpretarse conjuntamente. Por consiguiente, al interpretar lo dispuesto en el Protocolo de Kyoto, la OMI debe tener presente su preámbulo, que recuerda a la CMNUCC y, concretamente, la consecución del objeto último de la Convención (artículo 2) y los principios rectores (artículo 3). Por desgracia, parece que no ha sido así.

Puesto que la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados obviamente requiere que se valore y adopte la perspectiva más amplia posible cuando sea necesario recurrir a la interpretación de un tratado internacional para resolver cualquier asunto en virtud de dicho tratado, la India no tiene más remedio que oponerse a la propuesta de realizar enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL con relación a los GEI, puesto que no se pueden interpretar como "enmiendas".

La India no comparte la opinión de que se haya cumplido lo dispuesto en el artículo 16 2) a) del Convenio MARPOL, con lo que se capacitaría a la OMI a distribuir la propuesta de enmiendas. Al contrario, la India cree que la Organización no ha examinado formalmente la propuesta de "enmiendas" más allá de tener en cuenta los puntos de vista expresados por unos pocos países selectos, como se ha indicado anteriormente. Con el fin de posibilitar que la Organización lleve a cabo un examen formal, es imperativo tomar buena nota de los resultados del MEPC 61, que estableció que no se había alcanzado ningún consenso entre las delegaciones respecto de la aplicación obligatoria de los asuntos relativos a los GEI.

El razonamiento de la India se basa en la práctica habitual de la OMI, esto es, solamente las propuestas de enmienda aprobadas por un comité podrán distribuirse para su examen con miras a su adopción, en un periodo de sesiones subsiguiente del comité que esté examinando las propuestas de enmiendas.

Segunda declaración de la delegación de Brasil

Con respecto a la distribución de las enmiendas propuestas, Brasil quisiera dejar claro que no cuestiona el derecho de una Parte en el Anexo VI del Convenio MARPOL de presentar propuestas de enmienda al Convenio para su examen por parte del organismo pertinente de la Organización. Este derecho está claramente expuesto en los artículos 16 2) a) y 16 2) b). No obstante, lo que se cuestiona son las medidas previstas con respecto a la aprobación y adopción de las propuestas de enmiendas al Convenio MARPOL en un mismo periodo de sesiones del Comité, que en nuestra opinión carece no sólo de justificación sino de precedentes en esta Organización.

Según la información de la que disponemos, que pudiera ser imprecisa, sólo se ha dado un caso comparable en el pasado, a saber, el de las enmiendas propuestas por 15 países de la Unión Europea a las reglas 13G y 27 del Anexo I del Convenio MARPOL. Es incuestionable el hecho de que dicha propuesta siguió estrictamente los procedimientos que figuran en el artículo 16 y aun así, en aquel caso, la propuesta de enmiendas se remitió al MEPC 49 y se aprobó en ese periodo de sesiones, aunque no llegaron a adoptarse hasta el MEPC 50.

Dicho esto, también señalamos que se ha presentado un número significativo de documentos en los que se formulan nuevas propuestas o se manifiestan preocupaciones relativas a los proyectos de reglas sobre la eficiencia energética de los buques, aunque en principio solamente deberían abordarse cuestiones simples relativas a la redacción dentro de este punto del orden del día.

En particular, quisiéramos destacar las preocupaciones muy razonables manifestadas por Vanuatu en el documento MEPC 62/6/23 y las de China, que figuran en el documento MEPC 62/6/16, entre otras. Por consiguiente, dada la considerable cantidad de trabajo pendiente con respecto a las incertidumbres y las lagunas de información sobre la utilización de las medidas operacionales y técnicas para reducir las emisiones de GEI procedentes de los buques, está claro que la cuestión **diste mucho de ultimarse**, por lo que la adopción prevista de la propuesta de enmiendas en este periodo de sesiones no es recomendable ni factible.

Declaración de la delegación de Australia

Quisiera comenzar mi intervención indicando el acuerdo de esta delegación con el resumen sobre esta cuestión presentado antes del receso.

A continuación, quisiera manifestar mi agradecimiento al Director de la División Jurídica, al Secretario General y nuestros colegas de Noruega y Japón. Nos han puesto al día a quienes acabamos de incorporarnos a esta casa, y nos han proporcionado un fundamento sólido para concluir que la propuesta de enmiendas se ha presentado en este periodo de sesiones de forma coherente con el procedimiento, y que las propias enmiendas están dentro del ámbito de las disposiciones del Convenio MARPOL.

A partir de este sólido punto de partida podemos dedicarnos al fondo de la propuesta de enmiendas. Ésta es el producto de exhaustivas consultas por parte de los coautores. No constituye la formulación preferida de los coautores, pero sí reflejan un consenso entre muchos países.

Nos vemos alentados por las declaraciones de nuestros colegas, incluida la última de Sudáfrica, con respecto a su voluntad de participar en un análisis de las propuestas. Permítannos abordar las cuestiones que han planteado.

Se ha dicho que debemos respetar el principio de "responsabilidad común pero diferenciada". Éste es un principio rector de otro organismo internacional. Si bien respetamos dicho organismo, debemos recordar que somos un organismo soberano e independiente. Tenemos nuestros propios principios, siendo el más destacable el principio del funcionamiento sobre la base de la aplicación universal de los reglamentos a todos los buques sin discriminación. En su día, se dio forma a este principio para reflejar la naturaleza de nuestra labor y debe ser respetado.

Aparte del hecho de que el principio de "responsabilidad común pero diferencial" no es propio de esta casa, tampoco es compatible con el resultado que estamos tratando de lograr. Diferenciar entre los Estados de abanderamiento a los que deberían aplicarse las medidas propuestas socavaría el propio objetivo ambiental que perseguimos mediante las enmiendas propuestas.

En cuanto a los detalles de las enmiendas propuestas, las intervenciones de los países parecen cristalizar alrededor de dos esferas principales: las incertidumbres y cuestiones técnicas pendientes, y la necesidad de disponer de más tiempo a fin de plantear las medidas propuestas.

Con respecto a las incertidumbres de las cuestiones técnicas pendientes, reconocemos su existencia. Tenemos confianza en que estas cuestiones, que han de resolverse antes de que se puedan aprobar las enmiendas propuestas, puedan solventarse en el presente periodo de sesiones. Aún sería necesario abordar el resto de cuestiones, que pueden ser objeto de un futuro punto del programa de trabajo. La perfección siempre resulta atractiva, pero debemos asegurarnos de que no está reñida con la bondad de los resultados.

Con respecto a la necesidad de disponer de más tiempo, nos interesaría disponer de más información sobre el fondo de lo que debe lograrse en este momento. El sector naval ha señalado que está dispuesto a implantar las enmiendas propuestas. En consecuencia, ofrecemos nuestra disposición a comprender por qué ciertos países requieren más tiempo para implantar las enmiendas.

Señor Presidente, opinamos que nuestras enmiendas propuestas son consistentes y reflejan las opiniones de muchos países. No obstante, estamos dispuestos a atender la llamada de nuestro Secretario General y considerar nuevas revisiones de las propuestas en aras de mantener la unión de esta casa y preservar su espíritu.

Para concluir, quisiéramos recordar que según otra delegación, la nuestra debería considerar las consecuencias de las enmiendas propuestas. Estamos de acuerdo en que éste es un punto importante. ¿Cuáles son las consecuencias? Esta delegación espera que presenten dos facetas:

- .1 La adopción de medidas por el sector naval internacional para contribuir al esfuerzo por reducir los gases de efecto invernadero a nivel mundial. Este esfuerzo colectivo es indispensable para evitar el peligroso cambio climático que nos amenaza a todos, en particular a quienes son más vulnerables, desde los pequeños Estados insulares a los países menos desarrollados.
- .2 La ejecución de nuestro mandato normativo con respecto al medio ambiente y el mantenimiento del transporte marítimo internacional como el modo de transporte más sostenible desde el punto de vista medio ambiental.

Tercera declaración de la delegación de Brasil

Brasil quisiera manifestar su agradecimiento a la Sra. Balkin por la opinión manifestada. A este respecto, quisiéramos formular algunas observaciones.

Esta delegación reitera que, en lo que respecta al Comité MEPC, el único caso comparable en el pasado es el de las enmiendas mencionadas propuestas por 15 países de la Unión Europea a las reglas 13G y 27 del Anexo 1 del Convenio MARPOL. La Sra. Balkin manifestó la opinión de que "éste es sólo un ejemplo", de la que discrepamos. Éste es el único ejemplo, ya que no existe ningún otro con respecto al MEPC. Además, incluso con este precedente único y particular, la aprobación y la adopción no se produjeron en el mismo periodo de sesiones del Comité.

La Sra. Balkin también se refirió a un procedimiento pasado de aprobación y adopción de enmiendas al Convenio MARPOL como "nada más que una práctica". No obstante, estamos seguros de que todas las enmiendas al Convenio se han aprobado, hasta el momento, siguiendo estrictamente los procedimientos estipulados en el artículo 16.

En cuanto a la información facilitada por la delegación de Noruega, opinamos que, aparte del hecho de que no está relacionada con el MEPC, las enmiendas también fueron consiguientes, reflejando decisiones ya aprobadas y adoptadas anteriormente; de emergencia, como en el caso de un accidente de un buque en el que se identificaron los motivos y se efectuaron enmiendas al Convenio con rapidez para evitar casos similares en el futuro; o de redacción. En general, este tipo de enmiendas son acogidas con un acuerdo general.

En cuanto a las actuales enmiendas al Anexo VI:

- .1 no son consiguientes, ni de emergencia ni de redacción;
- .2 no ha habido un consenso previo al respecto, ni por parte del MEPC ni de ningún otro órgano auxiliar;

- .3 siguen existiendo incertidumbres técnicas y lagunas de información evidentes con respecto a la implantación de medidas técnicas y operacionales para incluir las emisiones de GEI procedentes de los buques; y
- .4 no se ha alcanzado un consenso.

En resumen, Sr. Presidente, este Comité nunca ha aprobado y adoptado hasta el momento enmiendas al Convenio MARPOL en un mismo periodo de sesiones. Por consiguiente, cuestionamos el carácter peligroso y sin precedentes del procedimiento que se está siguiendo en esta ocasión, en particular con respecto a una importante cuestión que no goza, en absoluto, del consenso de las Partes.

En último lugar, pero de forma no menos importante, éste es un debate en el que deberían participar todas las Partes en el Convenio y no sólo aquellas en el Anexo VI, dado que en este momento se están debatiendo procedimientos, no las enmiendas en sí.

Declaración de la delegación de Chile

Nuestra delegación agradece la labor de aquellos países que han elaborado propuestas y puntos de debate con respecto a las futuras enmiendas al Convenio MARPOL, y también las explicaciones facilitadas por la Sra. Balkin. Como coautores del documento MEPC 62/6/15 quisiéramos manifestar las siguientes consideraciones de carácter general ante el Pleno con respecto al contenido del documento MEPC 62/6/3 presentado por la Secretaría.

Chile entiende la necesidad imperiosa de aumentar al máximo la eficiencia energética en el sector marítimo internacional. Nuestra concienciación con respecto a este problema es tal, que la flota chilena ha implantado de forma voluntaria medidas estrictas, no solamente para reducir las emisiones de gases sino también a causa de la necesidad de alcanzar los puertos y mercados más alejados de nuestros socios comerciales mediante la implantación de normas competitivas de forma sostenible.

Opinamos firmemente que es aconsejable profundizar en los avances realizados hacia la implantación de un paquete de medidas con el que se pueda mejorar la eficiencia energética como contribución a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques.

Nuestro país opina que las enmiendas presentadas en el documento MEPC 62/6/3, aunque están claramente destinadas a mejorar al máximo la eficiencia energética de los buques, requieren más tiempo y un examen más exhaustivo a fin de comprender su significado real para nuestras flotas en el futuro y el impacto económico que tendrán, especialmente para los países en desarrollo.

Asimismo, nuestra delegación considera que las reglas presentes en el índice de eficiencia energética de proyecto para buques no son suficientemente maduras como para incorporarlas como enmienda al Anexo VI del Convenio MARPOL, habida cuenta, además, de que en el presente periodo de sesiones se ha planteado una serie de observaciones y preocupaciones que es necesario aclarar antes de que puedan adoptarse dichas reglas.

A este respecto, quisiéramos exponer las siguientes observaciones específicas en relación con la elaboración de medidas técnicas y operacionales que afectan al transporte marítimo mundial.

La opinión de Chile es que los esfuerzos del sector deberían estar centrados en seguir elaborando, de forma conjunta y consensuada, estas enmiendas, junto con sus recomendaciones y directrices técnicas y operacionales, de forma que seamos capaces, en el futuro próximo, de comprender el paquete de enmiendas propuestas con más claridad y precisión, antes de que la OMI las adopte definitivamente. Creemos que es importante considerar la posibilidad de incorporar, en las enmiendas el Anexo VI del Convenio MARPOL un compromiso por parte de los países desarrollados de proporcionar cooperación técnica con respecto a estos aspectos, así como la creación de capacidad que haga posible que todos los Estados Miembros puedan avanzar de forma más justa e imparcial.

Nuestro país necesita que se aclare cuáles serán los beneficios y/o consecuencias futuras para el sector una vez se apliquen estas medidas. A este respecto, las enmiendas que figuran en el documento antedicho de la Secretaría aún no ofrecen una certidumbre suficiente que permita manifestar una opinión clara, y las medidas operacionales aún no se han establecido, como se ha demostrado por la regla 22 del proyecto de enmiendas. En resumen, el proyecto de enmiendas y sus documentos conexos deben contar con el respaldo total del Comité antes de que puedan ser adoptados.

Desde el punto de vista operacional, opinamos que, independientemente de las futuras medidas de reducción que se adopten, no deberían imponerse límites a la velocidad de los buques ni debería tratarse de incentivar las reducciones de velocidad, dado que una medida de este tipo tendría un impacto particularmente negativo sobre los países que se ven desfavorecidos por su ubicación geográfica con respecto a los principales mercados mundiales.

Quisiéramos dejar claro que no nos oponemos intrínsecamente a la enmienda del Anexo VI del MARPOL, pero sí deseamos definitivamente ver resueltos estos aspectos que siguen sin aclararse en el actual paquete de enmiendas, antes de que se aprueben. Del mismo modo, deseamos declarar nuestra decidida postura de seguir adelante con respecto a esta cuestión y pedimos al Comité que busque el consenso entre los Miembros de esta Organización, de forma que juntos podamos seguir logrando medidas que sean adecuadas para el sector, para los países menos desarrollados económicamente y para el medio ambiente en general.

ANEXO 18

DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE SUECIA SOBRE EL SECTOR DEL TRANSBORDO RODADO Y LA PROPUESTA DE RESOLUCIÓN ACERCA DE LA LABOR FUTURA DE LA ORGANIZACIÓN EN RELACIÓN CON EL ANEXO VI DEL CONVENIO MARPOL

Suecia desearía dar las gracias al Japón y a las Islas Marshall por la función desempeñada y la labor realizada en cuanto a la preparación de un conjunto de proyectos de resolución que podrían adoptarse junto con las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL. Suecia respalda que dichos proyectos sirvan de base para las resoluciones mencionadas cuando llegue ese momento. Sin embargo, desea observar y proponer que se añada texto al anexo 4 de dicho documento: una propuesta de resolución sobre la labor futura de la Organización en relación con el Anexo VI del Convenio MARPOL.

Desde que se inició la labor de elaboración del índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI), Suecia ha trabajado activamente para encontrar una solución que abarque el sector del transbordo rodado. Se ha reconocido el problema de aplicar en este sector la metodología que establece los niveles de referencia del EEDI, y ese problema es precisamente el motivo por el que la regla propuesta no incluye ningún índice de reducción para los buques de transbordo rodado. Debe quedar claro que Suecia desea que el sector del transbordo rodado se incluya en el marco y respalda sin reservas un compromiso firme para contemplar estos buques.

No obstante, dado que se ha reconocido que la metodología de la regla dificulta el establecimiento de un EEDI prescrito para los buques de transbordo rodado, ha de permitirse que se examinen metodologías alternativas si van a incluirse prescripciones rigurosas para estos buques.

Con estos antecedentes, Suecia respalda firmemente la adopción de una resolución sobre la labor futura de la Organización en relación con el Anexo VI del Convenio MARPOL, propuesta en el anexo 4 del documento MEPC 62/6/7, que incluya el compromiso firme de elaborar, con miras a su adopción, un conjunto de prescripciones para los buques definidos en las reglas 2.32 a 2.36. No obstante, a fin de que se examinen metodologías alternativas más eficaces, Suecia propone incluir algunas palabras en el párrafo 1 de la parte dispositiva de la resolución propuesta. Suecia propone añadir "o instrumentos (de eficiencia energética) equivalentes" a continuación de la frase "incluido el establecimiento de líneas de referencia del EEDI apropiadas y de factores de reducción del EEDI". La enmienda no afectaría al compromiso ni a las reducciones obligatorias para estos buques, sino que sólo reconocería la dificultad de aplicar la metodología que se indica actualmente en la regla. Una vez más, el hecho de que la aplicación de la metodología a determinados tipos de buques sea difícil y tenga consecuencias injustas es precisamente el motivo de que se haya omitido en la presente etapa.

ANEXO 19

RESOLUCIÓN MEPC.203(62)

Adoptada el 15 de julio de 2011

ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1997 QUE ENMIENDA EL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973, MODIFICADO POR EL PROTOCOLO DE 1978

(Inclusión de reglas sobre la eficiencia energética de los buques en el Anexo VI del Convenio MARPOL)

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

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

TOMANDO NOTA del artículo 16 del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante denominado "Convenio de 1973"), el artículo VI del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante denominado "Protocolo de 1978"), y el artículo 4 del Protocolo de 1997 que enmienda el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (en adelante denominado "Protocolo de 1997"), en los que conjuntamente se especifica el procedimiento para enmendar el Protocolo de 1997 y se confiere al órgano pertinente de la Organización la función de examinar y adoptar enmiendas al Convenio de 1973, modificado por los Protocolos de 1978 y 1997,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de que, en virtud del Protocolo de 1997, el Anexo VI, titulado "Reglas para prevenir la contaminación atmosférica ocasionada por los buques" (en adelante denominado "Anexo VI"), se añadió al Convenio de 1973,

TOMANDO NOTA ADEMÁS de que el Anexo VI revisado se adoptó mediante la resolución MEPC.176(58) y entró en vigor el 1 de julio de 2010,

RECONOCIENDO que las enmiendas al Anexo VI y la inclusión de un capítulo 4 nuevo tienen como objetivo mejorar la eficiencia energética de los buques a través de un conjunto de normas de funcionamiento técnico que se traducirían en una reducción de las emisiones de todas las sustancias procedentes del fueloil y de su proceso de combustión, incluidas aquellas ya reguladas por el Anexo VI,

RECONOCIENDO TAMBIÉN que la adopción de las enmiendas al Anexo VI de ninguna manera prejuzga las negociaciones mantenidas en otros foros internacionales, como la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), ni influye en las posturas de los países que participan en estas negociaciones,

HABIENDO EXAMINADO el proyecto de enmiendas al Anexo VI revisado para incluir las normas sobre la eficiencia energética de los buques,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) d) del Convenio de 1973, las enmiendas al Anexo VI cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) f) iii) del Convenio de 1973, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de julio de 2012, salvo que, con anterioridad a esa fecha, un tercio cuando menos de las Partes, o aquellas Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50 % del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado a la Organización que rechazan las enmiendas;
3. INVITA a las Partes a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) g) ii) del Convenio de 1973, dichas enmiendas entrarán en vigor el 1 de enero de 2013, una vez aceptadas de conformidad con lo estipulado en el párrafo 2 anterior;
4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) e) del Convenio de 1973, remita a todas las Partes en el Convenio de 1973, modificado por los Protocolos de 1978 y 1997, copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo;
5. PIDE TAMBIÉN al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no son Partes en el Convenio de 1973, modificado por los Protocolos de 1978 y 1997; y
6. INVITA a las Partes en el Anexo VI del Convenio MARPOL y a otros Gobiernos Miembros a que pongan las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL en conocimiento de los propietarios, armadores, constructores y proyectistas de buques, fabricantes de equipos y de motores diésel marinos, y demás partes interesadas.

ANEXO

ENMIENDAS AL ANEXO VI DEL CONVENIO MARPOL SOBRE REGLAS PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA OCASIONADA POR LOS BUQUES MEDIANTE LA INCLUSIÓN DE REGLAS NUEVAS SOBRE LA EFICIENCIA ENERGÉTICA DE LOS BUQUES

CAPÍTULO 1

GENERALIDADES

Regla 1

Ámbito de aplicación

- 1 La regla se enmienda como sigue:

"Las disposiciones del presente anexo se aplicarán a todos los buques, salvo que se disponga expresamente otra cosa en las reglas 3, 5, 6, 13, 15, 16, 18, 19, 20, 21 y 22 del presente anexo."

Regla 2

Definiciones

- 2 El párrafo 21 se enmienda como sigue:

"21 Por *buque tanque* se entiende, a los efectos de la regla 15, un petrolero definido en la regla 1 del Anexo I o un buque tanque químico definido en la regla 1 del Anexo II del presente Convenio."

- 3 Al final de la regla 2 se añade lo siguiente:

"A los efectos del capítulo 4:

22 Por *buque existente* se entiende un buque que no es un buque nuevo.

23 Por *buque nuevo* se entiende:

- .1 un buque cuyo contrato de construcción se formalice el 1 de enero de 2013 o posteriormente; o
- .2 en ausencia de un contrato de construcción, un buque cuya quilla sea colocada o cuya construcción se halle en una fase equivalente el 1 de julio de 2013 o posteriormente; o
- .3 un buque cuya entrega se produzca el 1 de julio de 2015 o posteriormente.

24 Por *transformación importante* se entiende, a los efectos del capítulo 4, la transformación de un buque:

- .1 que altere considerablemente las dimensiones, la capacidad de transporte o la potencia del motor del buque; o

- .2 que altere el tipo de buque; o
- .3 que se efectúe, a juicio de la Administración, con el propósito de prolongar considerablemente la vida del buque; o
- .4 que de algún otro modo modifique el buque hasta el punto de que, si fuera un buque nuevo, quedaría sujeto a las disposiciones pertinentes del presente Convenio que no le son aplicables como buque existente; o
- .5 que altere considerablemente la eficiencia energética del buque e incluya cualquier modificación que pueda hacer que el buque sobrepase el EEDI prescrito que le sea aplicable, según se indica en la regla 21.

25 Por *granelero* se entiende un buque cuya principal función sea transportar carga seca a granel, incluidos tipos tales como los mineraleros, que se definen en la regla 1 del capítulo XII del Convenio SOLAS, pero no los buques de carga combinada.

26 Por *buque gasero* se entiende un buque de carga construido o adaptado y utilizado para el transporte a granel de cualquier gas licuado.

27 Por *buque tanque* se entiende, a los efectos del capítulo 4, un petrolero, tal como se define en la regla 1 del Anexo I del Convenio MARPOL, o un buque tanque químico o un buque tanque para el transporte de sustancias nocivas líquidas, tal como se definen en la regla 1 del Anexo II del Convenio MARPOL.

28 Por *buque portacontenedores* se entiende un buque proyectado exclusivamente para el transporte de contenedores en las bodegas y en cubierta.

29 Por *buque de carga general* se entiende un buque de varias cubiertas o de cubierta única proyectado principalmente para el transporte de carga general. Quedan excluidos de la presente definición los buques de carga seca especializados que no hayan sido incluidos en el cálculo de los niveles de referencia para los buques de carga general, es decir, los buques para el transporte de ganado, los buques portagabarras, los buques para el transporte de cargas pesadas, los buques para el transporte de yates y los buques para el transporte de combustible nuclear.

30 Por *buque de carga refrigerada* se entiende un buque proyectado exclusivamente para el transporte de cargas refrigeradas en las bodegas.

31 Por *buque de carga combinada* se entiende un buque proyectado para embarcar cargas tanto líquidas como secas a granel al 100 % del peso muerto.

32 Por *buque de pasaje* se entiende un buque que transporta más de 12 pasajeros.

33 Por *buque de carga rodada (buque para el transporte de vehículos)* se entiende un buque de transbordo rodado de varias cubiertas proyectado para el transporte de automóviles y camiones vacíos.

34 Por *buque de carga rodada* se entiende un buque proyectado para llevar unidades de transporte de carga rodada.

35 Por *buque de pasaje de transbordo rodado* se entiende un buque de pasaje con espacios de carga rodada.

36 Por *EEDI obtenido* se entiende el valor del EEDI alcanzado por un buque concreto, con arreglo a lo dispuesto en la regla 20 del capítulo 4.

37 Por *EEDI prescrito* se entiende el valor máximo del EEDI obtenido permitido por la regla 21 del capítulo 4 para el tipo y tamaño específicos del buque."

CAPÍTULO 2

RECONOCIMIENTO, CERTIFICACIÓN Y MEDIOS DE CONTROL

Regla 5

Reconocimientos

4 El párrafo 1 se enmienda como sigue:

"1 Todo buque de arqueo bruto igual o superior a 400 y todas las torres de perforación y otras plataformas, fijas o flotantes, serán objeto de los reconocimientos que se especifican a continuación, a fin de garantizar el cumplimiento de lo prescrito en el capítulo 3 del presente anexo:

- .1 un reconocimiento inicial antes de que el buque entre en servicio o de que se expida por primera vez el certificado prescrito en la regla 6 del presente anexo. Este reconocimiento se realizará de modo que garantice que el equipo, los sistemas, los accesorios, las instalaciones y los materiales cumplen plenamente las prescripciones aplicables del capítulo 3;
- .2 un reconocimiento de renovación a intervalos especificados por la Administración, pero que no excederán de cinco años, salvo en los casos en que sean aplicables las reglas 9.2, 9.5, 9.6 o 9.7 del presente anexo. El reconocimiento de renovación se realizará de modo que garantice que el equipo, los sistemas, los accesorios, las instalaciones y los materiales cumplen plenamente las prescripciones aplicables del capítulo 3;
- .3 un reconocimiento intermedio dentro de los tres meses anteriores o posteriores a la segunda o a la tercera fecha de vencimiento anual del certificado, el cual sustituirá a uno de los reconocimientos anuales estipulados en el apartado 1.4 de la presente regla. El reconocimiento intermedio se realizará de modo que garantice que el equipo y las instalaciones cumplen plenamente las prescripciones aplicables del capítulo 3 y están en buen estado de funcionamiento. Estos reconocimientos intermedios se consignarán en el Certificado IAPP expedido en virtud de las reglas 6 o 7 del presente anexo;

- .4 un reconocimiento anual dentro de los tres meses anteriores o posteriores a la fecha de vencimiento anual del certificado, que comprenderá una inspección general del equipo, los sistemas, los accesorios, las instalaciones y los materiales mencionados en el apartado 1.1 de la presente regla, a fin de garantizar que se han mantenido de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 5 de la presente regla y que continúan siendo satisfactorios para el servicio al que el buque esté destinado. Estos reconocimientos anuales se consignarán en el Certificado IAPP expedido en virtud de lo dispuesto en las reglas 6 o 7 del presente anexo; y
- .5 también se efectuará un reconocimiento adicional, ya general, ya parcial, según dicten las circunstancias, después de la realización de reparaciones o renovaciones importantes prescritas en el párrafo 5 de la presente regla o tras una reparación resultante de las investigaciones prescritas en el párrafo 6 de la presente regla. El reconocimiento será tal que garantice que se realizaron de modo efectivo las reparaciones o renovaciones necesarias, que los materiales utilizados en tales reparaciones o renovaciones y la calidad de éstas son satisfactorios en todos los sentidos y que el buque cumple plenamente lo dispuesto en el capítulo 3."

5 El párrafo 2 se enmienda como sigue:

"2 En el caso de los buques de arqueo bruto inferior a 400, la Administración podrá establecer las medidas pertinentes para garantizar el cumplimiento de las disposiciones aplicables del capítulo 3."

6 Se añade el siguiente nuevo párrafo 4 después del actual párrafo 3:

"4 Los buques a los que se aplique el capítulo 4 serán objeto de los reconocimientos especificados a continuación, teniendo en cuenta las directrices adoptadas por la Organización¹:

- .1 un reconocimiento inicial antes de que un buque nuevo entre en servicio y antes de la expedición del Certificado internacional de eficiencia energética del buque. En el reconocimiento se verificará que el EEDI obtenido del buque satisface las prescripciones del capítulo 4 y que se lleva a bordo el SEEMP prescrito en la regla 22;
- .2 un reconocimiento general o parcial, según dicten las circunstancias, después de una transformación importante de un buque al que se aplique la presente regla. Este reconocimiento garantizará que vuelva a calcularse el EEDI obtenido, según sea necesario, y que éste se ajuste a lo dispuesto en la regla 21, con el factor de reducción aplicable al tipo y tamaño del buque transformado en la fase correspondiente a la fecha del contrato o a la de colocación de la quilla o a la de entrega, según se hubiera determinado para el buque original, de conformidad con lo dispuesto en la regla 2.23;

¹ Véanse las Directrices sobre reconocimientos y certificación del índice de eficiencia energética de proyecto.

- .3 en los casos en los que la transformación importante de un buque nuevo o existente sea de tal magnitud que la Administración considere que el buque es de nueva construcción, la Administración deberá determinar si es necesario efectuar un reconocimiento inicial del EEDI obtenido. Si se considera necesario efectuarlo, este reconocimiento deberá garantizar que el EEDI obtenido se calcula de conformidad con la regla 21 y se ajusta a sus disposiciones, con el factor de reducción aplicable al tipo y tamaño del buque transformado en la fecha del contrato de transformación o, en ausencia de contrato, en la fecha de inicio de la transformación. En el reconocimiento se verificará también que se lleva a bordo el SEEMP prescrito en la regla 22; y
- .4 Para los buques existentes, la verificación de la prescripción relativa a llevar a bordo un SEEMP, de conformidad con la regla 22, tendrá lugar durante el primer reconocimiento intermedio, o en el de renovación señalado en el párrafo 1 de la presente regla, si éste es anterior, o el 1 de enero de 2013 o posteriormente."

7 El párrafo 4 pasa a ser el párrafo 5.

8 El párrafo 5 pasa a ser el párrafo 6.

Regla 6

Expedición o refrendo del certificado

9 El título se enmienda como sigue:

"Expedición o refrendo de los certificados"

10 Se añade el siguiente encabezamiento al principio de la regla:

"Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica"

11 El párrafo 2 se enmienda como sigue:

"2 En el caso de un buque construido antes de la fecha en que el Anexo VI entre en vigor para la Administración de dicho buque, se expedirá un Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica conforme a lo dispuesto en el párrafo 1 de la presente regla, a más tardar en la primera entrada programada en dique seco posterior a dicha fecha de entrada en vigor, y en ningún caso después de que hayan transcurrido tres años desde dicha fecha."

12 Se añade el siguiente texto al final de la regla:

"Certificado internacional de eficiencia energética

4 Se expedirá un Certificado internacional de eficiencia energética del buque una vez se realice un reconocimiento de conformidad con lo dispuesto en la regla 5.4 de todo buque de arqueo bruto igual o superior a 400 antes de que el buque pueda realizar viajes a puertos o terminales mar adentro sometidos a la jurisdicción de otras Partes.

5 El certificado será expedido o refrendado por la Administración o por cualquier organización debidamente autorizada por ella². En cualquier caso, la Administración asume la plena responsabilidad del certificado."

Regla 7

Expedición del certificado por otra Parte

13 El párrafo 1 se enmienda como sigue:

"1 Una Parte podrá, a requerimiento de la Administración, hacer que un buque sea objeto de reconocimiento y, si estima que cumple las disposiciones aplicables del presente anexo, expedirá o autorizará la expedición a ese buque del Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica o el Certificado internacional de eficiencia energética y, cuando corresponda, refrendará o autorizará el refrendo de tales certificados en el buque, de conformidad con el presente anexo."

14 El párrafo 4 se enmienda como sigue:

"4 No se expedirá el Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica ni el Certificado internacional de eficiencia energética a ningún buque con derecho a enarbolar el pabellón de un Estado que no sea Parte."

Regla 8

Modelo de certificado

15 El encabezamiento se enmienda como sigue:

"Modelos de los certificados"

16 Se añade el encabezamiento siguiente, y la regla actual pasa al párrafo 1:

"Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica"

17 Se añade el nuevo párrafo 2 siguiente a continuación de la regla:

"Certificado internacional de eficiencia energética"

2 El Certificado internacional de eficiencia energética se elaborará conforme al modelo que figura en el apéndice VIII del presente Anexo y estará redactado como mínimo en español, francés o inglés. Cuando también se use un idioma oficial del país expedidor, dará fe el texto en dicho idioma en caso de controversia o discrepancia."

² Véanse las "Directrices relativas a la autorización de las organizaciones que actúen en nombre de la Administración", adoptadas por la Organización mediante la resolución A.739(18), como pueda ser enmendada por la Organización, y las "Especificaciones relativas a las funciones de reconocimiento y certificación de las organizaciones reconocidas que actúen en nombre de la Administración", adoptadas por la Organización mediante la resolución A.789(19), como pueda ser enmendada por la Organización.

Regla 9

Duración y validez del certificado

18 El encabezamiento se enmienda como sigue:

"Duración y validez de los certificados"

19 Se añade el siguiente encabezamiento al principio de la regla:

"Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica"

20 Se añade el siguiente texto al final de la regla:

"Certificado internacional de eficiencia energética

10 El Certificado internacional de eficiencia energética será válido durante toda la vida útil del buque, a reserva de lo dispuesto a continuación en el párrafo 11.

11 Todo Certificado internacional de eficiencia energética expedido en virtud del presente anexo perderá su validez en cualquiera de los casos siguientes:

- .1 si el buque se retira del servicio o si se expide un nuevo certificado a raíz de una transformación importante del buque; o
- .2 cuando el buque cambie su pabellón por el de otro Estado. Sólo se expedirá un nuevo certificado cuando el Gobierno que lo expida se haya cerciorado plenamente de que el buque cumple lo prescrito en el capítulo 4. Si se produce un cambio de pabellón entre Partes, el Gobierno de la Parte cuyo pabellón el buque tenía previamente derecho a enarbolar transmitirá lo antes posible a la Administración, previa petición de ésta cursada dentro del plazo de tres meses después de efectuado el cambio, copias del certificado que llevaba el buque antes del cambio y, si están disponibles, copias de los informes de los reconocimientos pertinentes".

Regla 10

Supervisión de las prescripciones operacionales por el Estado rector del puerto

21 Se añade el nuevo párrafo 5 siguiente al final de la regla:

"5 A los efectos del capítulo 4, toda inspección por el Estado rector del puerto se limitará a verificar, según proceda, que el buque lleva a bordo un Certificado internacional de eficiencia energética, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 5 del Convenio."

22 Al final del Anexo se añade el nuevo capítulo 4 siguiente:

"CAPÍTULO 4

REGLAS SOBRE LA EFICIENCIA ENERGÉTICA DE LOS BUQUES

Regla 19

Ámbito de aplicación

- 1 Las disposiciones del presente capítulo se aplicarán a todos los buques de arqueo bruto igual o superior a 400.
- 2 Las disposiciones del presente capítulo no se aplicarán:
 - .1 a los buques que naveguen exclusivamente en aguas sujetas a la soberanía o jurisdicción del Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque. No obstante, cada Parte garantizará, mediante la adopción de medidas apropiadas, que tales buques estén contruidos y operen, dentro de lo razonable y factible, de forma compatible con lo prescrito en el capítulo 4.
- 3 Las reglas 20 y 21 no se aplicarán a los buques que tengan sistemas de propulsión diésel-eléctrica, propulsión por turbinas o propulsión híbrida.
- 4 Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 1 de la presente regla, la Administración podrá dispensar del cumplimiento de la prescripción a un buque de arqueo bruto igual o superior a 400 con respecto al cumplimiento de las reglas 20 y 21.
- 5 Las disposiciones del párrafo 4 de la presente regla no se aplicarán a los buques de arqueo bruto igual o superior a 400:
 - .1 cuyo contrato de construcción se formalice el 1 de enero de 2017 o posteriormente; o
 - .2 en ausencia de un contrato de construcción, cuya quilla sea colocada o cuya construcción se halle en una fase equivalente el 1 de julio de 2017 o posteriormente; o
 - .3 cuya entrega se produzca el 1 de julio de 2019 o posteriormente; o
 - .4 en los casos en los que, el 1 de enero de 2017 o posteriormente, se realice una transformación importante de un buque nuevo o existente según se define en la regla 2.24, y en los cuales se apliquen las reglas 5.4.2 y 5.4.3 del capítulo 2.
- 6 La Administración de una Parte en el presente Convenio que autorice la aplicación del párrafo 4, o suspenda, retire o no aplique este párrafo, a un buque que tenga derecho a enarbolar su pabellón comunicará inmediatamente los pormenores del caso a la Organización para que esta los distribuya a las Partes en el presente Protocolo, para su información.

Regla 20

Índice de eficiencia energética de proyecto obtenido (EEDI obtenido)

- 1 El EEDI obtenido se calculará para:
 - .1 todo buque nuevo;
 - .2 todo buque nuevo que haya sufrido una transformación importante; y
 - .3 todo buque nuevo o existente que haya sufrido una transformación importante, de tal magnitud que sea considerado por la Administración como un buque de nueva construcción

que pertenezca a una o varias de las categorías enumeradas en las reglas 2.25 a 2.35. El EEDI obtenido será específico para cada buque, indicará el rendimiento estimado del buque en términos de eficiencia energética e irá acompañado del expediente técnico del EEDI que contenga la información necesaria para el cálculo del EEDI obtenido y muestre el proceso de cálculo. La Administración o una organización³ debidamente autorizada por ella verificará el EEDI obtenido basándose en el expediente técnico del EEDI.

- 2 El EEDI obtenido se calculará con arreglo a las directrices⁴ elaboradas por la Organización.

Regla 21

EEDI prescrito

- 1 Para todo:
 - .1 buque nuevo;
 - .2 buque nuevo que haya sufrido una transformación importante; y
 - .3 buque nuevo o existente que haya sufrido una transformación importante, de tal magnitud que sea considerado por la Administración como un buque de nueva construcción.

que pertenezca a una de las categorías definidas en las reglas 2.25 a 2.31 y al que sea aplicable el presente capítulo, el EEDI obtenido se calculará como sigue:

$$\text{EEDI obtenido} \leq \text{EEDI prescrito} = (1-X/100) \times \text{Valor del nivel de referencia}$$

siendo X el factor de reducción especificado en el cuadro 1 para el EEDI prescrito en comparación con el nivel de referencia del EEDI.

³ Véanse las "Directrices relativas a la autorización de las organizaciones que actúen en nombre de la Administración", adoptadas por la Organización mediante la resolución A.739(18), como pueda ser enmendada por la Organización, y las "Especificaciones relativas a las funciones de reconocimiento y certificación de las organizaciones reconocidas que actúen en nombre de la Administración", adoptadas por la Organización mediante la resolución A.789(19), como pueda ser enmendada por la Organización.

⁴ Las Directrices sobre el método de cálculo del índice de eficiencia energética de proyecto para buques nuevos.

2 Para todo buque nuevo o existente que haya sufrido una transformación importante, de tal magnitud que sea considerado por la Administración como un buque de nueva construcción, el EEDI obtenido se calculará con arreglo a lo establecido en el párrafo 21.1 y satisfará lo prescrito en dicho párrafo con el factor de reducción aplicable que corresponda al tipo y tamaño del buque transformado en la fecha del contrato correspondiente de la transformación, o en ausencia de un contrato, en la fecha del comienzo de la transformación.

Cuadro 1: Factores de reducción (en %) del EEDI en comparación con el nivel de referencia del EEDI

Tipo de buque	Tamaño	Fase 0 [1 enero 2013 – 31 dic. 2014]	Fase 1 [1 enero 2015 – 31 dic. 2019]	Fase 2 [1 enero 2020 – 31 dic. 2024]	Fase 3 [A partir del 1 enero 2025]
Granelero	20 000 TPM o más	0	10	20	30
	10 000 – 20 000 TPM	n/a	0-10 [*]	0-20 [*]	0-30 [*]
Buque gasero	10 000 TPM o más	0	10	20	30
	2 000 – 10 000 TPM	n/a	0-10 [*]	0-20 [*]	0-30 [*]
Buque tanque	20 000 TPM o más	0	10	20	30
	4 000 – 20 000 TPM	n/a	0-10 [*]	0-20 [*]	0-30 [*]
Buque portacontenedores	15 000 TPM o más	0	10	20	30
	10 000 – 15 000 TPM	n/a	0-10 [*]	0-20 [*]	0-30 [*]
Buque de carga general	15 000 TPM o más	0	10	15	30
	3 000 – 15 000 TPM	n/a	0-10 [*]	0-15 [*]	0-30 [*]
Buque de carga refrigerada	5 000 TPM o más	0	10	15	30
	3 000 – 5 000 TPM	n/a	0-10 [*]	0-15 [*]	0-30 [*]
Buque de carga combinada	20 000 TPM o más	0	10	20	30
	4 000 – 20 000 TPM	n/a	0-10 [*]	0-20 [*]	0-30 [*]

* El factor de reducción se calculará por interpolación lineal entre los dos valores en función del tamaño del buque. El valor más bajo del factor de reducción se aplicará a los buques más pequeños.

n/a significa que no se aplica ningún EEDI prescrito.

3 Los valores del nivel de referencia se calcularán como sigue:

$$\text{Valor del nivel de referencia} = a \times b^{-c}$$

siendo a, b y c los parámetros que se especifican en el cuadro 2.

Cuadro 2: Parámetros para la determinación de los valores de referencia de los distintos tipos de buques

Tipo de buque definido en la regla 2	a	b	c
2.25 Granelero	961,79	Peso muerto del buque	0,477
2.26 Buque gasero	1 120,00	Peso muerto del buque	0,456
2.27 Buque tanque	1 218,80	Peso muerto del buque	0,488
2.28 Buque portacontenedores	174,22	Peso muerto del buque	0,201
2.29 Buque de carga general	107,48	Peso muerto del buque	0,216
2.30 Buque de carga refrigerada	227,01	Peso muerto del buque	0,244
2.31 Buque de carga combinada	1 219,00	Peso muerto del buque	0,488

4 Si el proyecto de un buque permite que éste se corresponda con más de una de las definiciones de tipos de buque especificadas en el cuadro 2, el EEDI prescrito para el buque será el EEDI prescrito más riguroso (el más bajo).

5 La potencia propulsora instalada en todo buque al que se aplique la presente regla no será inferior a la potencia propulsora necesaria para mantener la capacidad de maniobra del buque en las condiciones adversas que se definan en las directrices que elabore la Organización.

6 Al principio de la fase 1 y en un punto intermedio de la fase 2, la Organización efectuará un examen de los avances tecnológicos y, de ser necesario, modificará los plazos, los parámetros del nivel de referencia del EEDI para los tipos de buque pertinentes y los índices de reducción establecidos en esta regla.

Regla 22

Plan de gestión de la eficiencia energética del buque (SEEMP)

1 Todo buque llevará a bordo un plan de gestión de la eficiencia energética del buque (SEEMP). Dicho plan podrá formar parte del sistema de gestión de la seguridad del buque (SMS).

2 El SEEMP se elaborará teniendo presentes las directrices adoptadas por la Organización.

Regla 23

Fomento de la cooperación técnica y la transferencia de tecnología relacionadas con la mejora de la eficiencia energética de los buques

1 Las Administraciones, en colaboración con la Organización y otros órganos internacionales, fomentarán y facilitarán apoyo a los Estados, según proceda, directamente o por conducto de la Organización, especialmente a los Estados en desarrollo que soliciten asistencia técnica.

2 La Administración de una Parte cooperará activamente con otras Partes, de conformidad con sus leyes, reglamentos y políticas nacionales, para fomentar el desarrollo y la transferencia de tecnología y el intercambio de información para los Estados que soliciten asistencia técnica, especialmente los Estados en desarrollo, con respecto a la implantación de medidas para cumplir las prescripciones del capítulo 4 del presente anexo, en particular las reglas 19.4 a 19.6."

23 Al final del anexo se añade el nuevo Apéndice VIII siguiente:

"APÉNDICE VIII

MODELO DE CERTIFICADO INTERNACIONAL DE EFICIENCIA ENERGÉTICA (IEE)

CERTIFICADO INTERNACIONAL DE EFICIENCIA ENERGÉTICA

Expedido en virtud de lo dispuesto en el Protocolo de 1997, en su forma enmendada mediante la resolución MEPC.203(62), que enmienda el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (en adelante denominado "el Convenio"), con la autoridad conferida por el Gobierno de:

.....
(nombre completo de la Parte)

por

(nombre completo de la persona competente u organización
autorizada en virtud de lo dispuesto en el Convenio)

Datos relativos al buque⁵

Nombre del buque

Número o letras distintivos

Puerto de matrícula

Arqueo bruto

Número IMO⁶

SE CERTIFICA:

1 que el buque ha sido objeto de reconocimiento, de conformidad con lo dispuesto en la regla 5.4 del Anexo VI del Convenio; y

2 que el reconocimiento ha puesto de manifiesto que el buque cumple las prescripciones aplicables de las reglas 20, 21 y 22.

Fecha de terminación del reconocimiento en el que se basa el presente certificado:
(dd/mm/aaaa)

Expedido en
(lugar de expedición del certificado)

(dd/mm/aaaa):
(fecha de expedición) (firma del funcionario debidamente
autorizado para expedir el certificado)

(sello o estampilla de la autoridad, según corresponda)

⁵ Los datos relativos al buque podrán indicarse también en casillas dispuestas horizontalmente.

⁶ De conformidad con el sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación, adoptado por la Organización mediante la resolución A.600(15).

**Suplemento del Certificado internacional de eficiencia
energética del buque (Certificado IEE)**

CUADERNILLO DE CONSTRUCCIÓN RELATIVO A LA EFICIENCIA ENERGÉTICA

Notas:

- 1 El presente cuadernillo acompañará permanentemente al Certificado IEE. El Certificado IEE estará disponible a bordo del buque en todo momento.
- 2 El cuadernillo estará redactado como mínimo en español, francés o inglés. Cuando también se use un idioma oficial del país expedidor, dará fe el texto en dicho idioma en caso de controversia o discrepancia.
- 3 En las casillas se marcarán con una cruz (x) las respuestas "sí" y "aplicable", y con un guión (–) las respuestas "no" y "no aplicable".
- 4 A menos que se indique otra cosa, las reglas mencionadas en el presente cuadernillo son las reglas del Anexo VI del Convenio, y las resoluciones o circulares son las adoptadas por la Organización Marítima Internacional.

1 Pormenores del buque

- 1.1 Nombre del buque
- 1.2 Número IMO
- 1.3 Fecha del contrato de construcción
- 1.4 Arqueo bruto
- 1.5 Peso muerto
- 1.6 Tipo de buque*

2 Tipo de sistema de propulsión

- 2.1 Propulsión diésel
- 2.2 Propulsión diésel-eléctrica
- 2.3 Propulsión por turbinas
- 2.4 Propulsión híbrida
- 2.5 Sistema de propulsión distinto de los arriba mencionados

* Indíquese el tipo de buque de conformidad con las definiciones especificadas en la regla 2. Los buques que se correspondan con más de uno de los tipos de buque definidos en la regla 2 deberían considerarse del tipo que tenga el EEDI prescrito más riguroso (el más bajo). Si un buque no se corresponde con ninguno de los tipos de buques definidos en la regla 2, insértese el siguiente texto: "Buque de tipo distinto a los definidos en la regla 2".

3 Índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI) obtenido

3.1 El EEDI obtenido de conformidad con lo dispuesto en la regla 20.1 se calcula basándose en la información contenida en el expediente técnico del EEDI, que muestra también el proceso de cálculo del EEDI obtenido

El EEDI obtenido es g-CO₂/tonelada-milla

3.2 No se ha calculado el EEDI obtenido debido a que:

3.2.1 el buque está exento de conformidad con la regla 20.1 dado que no es un buque nuevo, tal como se define éste en la regla 2.23

3.2.2 el tipo de sistema de propulsión está exento de conformidad con la regla 19.3

3.2.3 de conformidad con la regla 19.4, la Administración del buque dispensa de lo prescrito en la regla 20

3.2.4 el tipo de buque está exento de conformidad con la regla 20.1

4 EEDI prescrito

4.1 El EEDI prescrito es g-CO₂/tonelada-milla

4.2 El EEDI prescrito no es aplicable debido a:

4.2.1 el buque está exento de conformidad con la regla 21.1 dado que no es un buque nuevo, tal como se define éste en la regla 2.23

4.2.2 el tipo de sistema de propulsión está exento de conformidad con la regla 19.3

4.2.3 de conformidad con la regla 19.4, la Administración del buque dispensa de lo prescrito en la regla 21

4.2.4 el tipo de buque está exento de conformidad con la regla 21.1

4.2.5 la capacidad del buque es inferior al umbral de capacidad mínima que figura en el cuadro 1 de la regla 21.2

5 Plan de gestión de la eficiencia energética del buque

5.1 El buque cuenta con un plan de gestión de la eficiencia energética del buque (SEEMP) de conformidad con lo dispuesto en la regla 22

6 Expediente técnico del EEDI

6.1 El Certificado IEE va acompañado del expediente técnico del EEDI de conformidad con la regla 20.1

6.2 Número de identificación/verificación del expediente técnico del EEDI

6.3 Fecha de verificación del expediente técnico del EEDI.....

SE CERTIFICA que el presente cuadernillo es correcto en todos los aspectos.

Expedido en
(lugar de expedición del cuadernillo)

(dd/mm/aaaa):
(fecha de expedición) (firma del funcionario debidamente autorizado para expedir el cuadernillo)

(sello o estampilla de la autoridad, según corresponda)"

ANEXO 20

DECLARACIONES DE LAS DELEGACIONES DE BRASIL, CHINA, INDIA, ARABIA SAUDITA Y REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA Y DE LOS OBSERVADORES DE PACIFIC ENVIRONMENT Y LA COALICIÓN PARA UN TRANSPORTE MARÍTIMO LIMPIO TRAS LA ADOPCIÓN DE LAS ENMIENDAS AL ANEXO VI DEL CONVENIO MARPOL

Declaración de la delegación del Brasil

Tal como planteó esta delegación, el procedimiento de llevar a cabo la aprobación y la adopción en el mismo periodo de sesiones es una medida sin precedentes en este Comité. Esto puede deberse al hecho de que las cuestiones pertinentes examinadas por el MEPC deben analizarse a fondo y madurar y no pueden examinarse de manera apresurada.

Con la adopción de las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL se ignoran por completo los problemas técnicos, tecnológicos y económicos pendientes, en particular sus posibles repercusiones en los países en desarrollo. Las disposiciones y los principios de la CMNUCC y del Protocolo de Kyoto no se han abordado de manera adecuada, y el Brasil considera que de ningún modo pueden adoptarse medidas sobre el cambio climático que no cumplan dichas disposiciones y principios.

Esta delegación no ha recibido garantía de ningún tipo en lo que respecta a la transferencia de tecnología, y las negociaciones incluían un acuerdo para garantizar el equilibrio, algo que claramente no se materializó. El Brasil ha escuchado en varias ocasiones hablar de "compromiso" y "buena fe" y, sin embargo, lo que se le ha ofrecido en todo momento ha sido inflexibilidad.

Por consiguiente, Sr. Presidente, el Brasil se ve obligado lamentablemente a reservar su postura sobre la adopción de dichas enmiendas en el presente periodo de sesiones y a pedir que la presente declaración se incluya en el informe final del Comité.

Declaración de la delegación de China

La delegación de China agradece el esfuerzo de la OMI de abordar la cuestión del cambio climático en relación con el transporte marítimo internacional. Sin embargo, se ve obligada a manifestar su decepción por el hecho de que el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas no se haya reflejado de manera plena y objetiva en las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL sobre las prescripciones de eficiencia energética.

Sr. Presidente, la delegación de China desearía aprovechar la presente oportunidad para reiterar su postura, tal como se indica a continuación:

- .1 La Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático y el Protocolo de Kyoto constituyen la base fundamental y el canal principal para la cooperación internacional en cuanto a la cuestión del cambio climático y, dado que el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas establecido por ellos es el instrumento básico para que la comunidad internacional aborde el cambio climático de manera conjunta, debería respetarse rigurosamente. Esta postura coherente no sólo es la de China, sino también la que defienden muchos países en desarrollo.

- .2 El esfuerzo del sector del transporte marítimo internacional por abordar la cuestión del cambio climático es parte integrante de la cooperación internacional, en el que no sólo deberían tenerse en cuenta el carácter único y las prácticas comunes del transporte marítimo internacional, sino que también debería respetarse el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas.
- .3 Las graves preocupaciones que se indican más abajo ya existían durante el examen y la adopción de las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL, por lo que la delegación de China desea reservar su postura y oponerse a la adopción de las enmiendas.

En primer lugar, la fórmula del EEDI no se ha madurado lo suficiente. Pese a los muchos años de deliberaciones, en las reglas del EEDI no se ha resuelto de manera adecuada un número considerable de cuestiones técnicas. Tal como demuestran muchos documentos presentados a este periodo de sesiones del MEPC, no se ha llegado a acuerdos sobre cuestiones técnicas importantes tales como el nivel de referencia, los tipos de buque, los factores de reducción y la verificación, por lo que es necesario seguir estudiándolas. Si estas cuestiones no pueden abordarse de manera adecuada, la implantación de las reglas del EEDI tendrá repercusiones negativas en el transporte marítimo internacional.

En segundo lugar, las enmiendas no reflejan el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas y violan el principio básico de entendimiento común de la comunidad internacional para abordar la cuestión del cambio climático. Este hecho tendrá repercusiones y representará un obstáculo para las aportaciones de la OMI a la cuestión de los gases de efecto invernadero en el futuro. Asimismo, constituirá un precedente negativo para la comunidad internacional y repercutirá de manera desfavorable en la dirección correcta de la cooperación internacional en el seno de la CMNUCC.

Por último, existen opiniones muy encontradas sobre la conveniencia de incluir o no las enmiendas en los anexos del Convenio MARPOL y de adoptarlas en el presente periodo de sesiones del MEPC. Además, los artículos específicos de las enmiendas también son controvertidos. A pesar de ello, las enmiendas se adoptaron en ausencia de consenso, lo cual se ha traducido en división entre los Estados Miembros de la OMI.

A la luz de lo anterior, la delegación de China se opone a la adopción de esta enmienda y de ningún modo la reconoce ni acepta.

En conclusión, esta delegación cree que la OMI continuará examinando la cuestión de los gases de efecto invernadero en el próximo periodo de sesiones del MEPC y espera que la OMI y los Estados Miembros no ahorren esfuerzos en buscar soluciones que reflejen el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas, en particular en cuestiones relacionadas con la transferencia de tecnología, la creación de capacidad y el apoyo financiero a los países en desarrollo por parte de los países desarrollados. China espera que, en sus debates futuros sobre las medidas de mercado, la OMI tenga debidamente en cuenta el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas, de modo que éste se refleje plenamente en dichas medidas.

Declaración de la delegación de la India

La delegación de la India comparte las opiniones manifestadas por la delegación de China, en particular las relativas a la prescripción de la aplicabilidad del principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas. En particular, la India desea manifestar su decepción por la adopción de enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL mediante votación, a pesar de que la India no sea aún Parte en el Convenio.

No se entiende la urgencia por adoptar las enmiendas en el presente periodo de sesiones, en particular por el hecho de que varios países en desarrollo han manifestado reservas sobre diversos aspectos de las enmiendas, incluida la fórmula del EEDI, que aún no se ha elaborado lo suficiente para su adopción, y también porque debían aguardar a recibir los mandatos de los gobiernos respectivos.

Tal vez merezca la pena señalar a la atención del Comité la Ronda de negociaciones de Doha de la OMC, aún sin concluir después de 10 años, en la que siguen realizándose esfuerzos para llegar a un consenso.

El procedimiento adoptado por el MEPC establecerá un precedente negativo no sólo para la OMI, sino también en otras organizaciones multilaterales.

Declaración de la delegación de Arabia Saudita

Arabia Saudita desea sumarse a la declaración de China y destacar el motivo por el que el Reino de Arabia Saudita rechaza la enmienda incluida en el documento MEPC 62/WP.11/Add.1/Rev.1, de fecha 15 de julio de 2011, que puede resumirse como se indica a continuación:

- .1 hay dudas sobre el grado de madurez del EEDI;
- .2 la enmienda no es coherente con respecto a la finalidad principal del Convenio MARPOL 73/78. El Convenio tenía por objeto la prevención de la contaminación del medio marino. Las Naciones Unidas no clasifican los gases de efecto invernadero como contaminantes;
- .3 la falta de un mecanismo para garantizar una transferencia de tecnología mensurable, notificable y verificable a los países en desarrollo que sean Parte; y
- .4 la ausencia de referencia al principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas.

Por último, es de lamentar que la OMI haya optado por no seguir el ejemplo de la OACI de adoptar por consenso las cuestiones relacionadas con el cambio climático y por no utilizar los principios de la CMNUCC, en particular el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas.

Declaración de la delegación de la República Bolivariana de Venezuela

Esta delegación da las gracias a todos los países y a usted en particular por el tiempo y el esfuerzo dedicados a abordar las cuestiones complejas relacionadas con la adopción de las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL. No obstante, en vista del resultado obtenido, caracterizado claramente por una falta de consenso, esta delegación manifiesta sus reservas acerca de la decisión adoptada y sigue opinando que los textos aprobados

contienen referencias o elementos insuficientes a favor de los principios mantenidos y defendidos en todo momento por este país, a saber, el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas y el reconocimiento de las propuestas de Kyoto de mantener el espíritu de progreso ya alcanzado en el contexto de las negociaciones de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático.

Mediante la presente declaración, esta delegación se hace eco de las opiniones manifestadas por las delegaciones de Brasil, China, Argentina, Arabia Saudita, India y Cuba, entre otras, y pide que en el informe de la reunión quede constancia de sus reservas.

Declaración del observador de Pacific Environment

Esta intervención es la primera de Pacific Environment, por lo que esta organización desea dar las gracias a la OMI, el MEPC y a sus distinguidos delegados por acoger con agrado su participación, así como felicitar al Sr. Presidente por su reelección.

En la actualidad, los pueblos indígenas del Ártico son los primeros afectados por el cambio climático. Los pueblos indígenas se enfrentan a problemas tales como el retroceso del hielo marino, que tendrá como consecuencia el aumento del transporte marítimo en las aguas utilizadas tradicionalmente por ellos. Los gases de efecto invernadero y las emisiones a la atmósfera agravarán aún más las repercusiones ya devastadoras del cambio climático. Por ejemplo, debido a la reducción del hielo marino, los cazadores indígenas se ven obligados a alejarse cada vez más de la costa para tener acceso a sus alimentos tradicionales, lo cual aumenta enormemente los riesgos.

Hace dos meses, más de 1 400 indígenas se reunieron en Nueva York con ocasión del 10º periodo de sesiones del Foro Permanente para las Cuestiones Indígenas de las Naciones Unidas, en el que se deliberó largo y tendido acerca de la implantación de la Declaración de las Naciones Unidas sobre los derechos de los pueblos indígenas. El informe final de la reunión se publicó la semana pasada y contiene en las recomendaciones finales una llamada a la OMI para que implante la Declaración e incluya la participación de los indígenas en estos procedimientos importantes, que tendrán una repercusión considerable en los pueblos indígenas de todo el mundo.

Son innegables los peligros que plantea el cambio climático para los pueblos indígenas y sus derechos humanos. El cambio climático representa una amenaza para los sistemas de alimentación tradicionales y la realización de ceremonias espirituales, obliga a abandonar los hogares y tierras en los que los indígenas han vivido tradicionalmente y tiene unas repercusiones desproporcionadas en la salud de los pueblos indígenas.

El observador que suscribe la presente declaración procede de un poblado indígena tradicional situado en el Ártico. En su idioma, no se puede separar la palabra "medio ambiente" de la palabra "gente": las dos forman parte de la misma. Las culturas indígenas están unidas inextricablemente a los océanos y el medio ambiente. Este observador hace un llamamiento a los distinguidos delegados para recordar en las deliberaciones del año próximo que no somos los dueños de los océanos, sino sus guardianes, y que debe protegerse su seguridad no sólo para las generaciones actuales sino para las futuras.

Declaración del observador de la Coalición para un Transporte Marítimo Limpio

El EEDI tiene por objeto establecer normas de eficiencia energética para un sector mundial puntero que reduzcan los costos y repercusiones ambientales a largo plazo. Al tratar de determinar normas de eficiencia del combustible en otras modalidades de transporte, esos sectores se han resistido siempre con vehemencia. Dicho sea en su honor, el sector del transporte marítimo ha adoptado mayoritariamente el EEDI.

Resulta irónico que el problema en este caso no se haya debido ni al sector, ni a la falta de tecnología, ni tampoco a las diferencias de los niveles de riqueza entre los países desarrollados y los países en desarrollo: algunos buques construidos en los países en desarrollo se encuentran entre los más avanzados e innovadores. El problema ha residido más bien en las posiciones políticas de algunos países en otros foros de las Naciones Unidas y en la idea equivocada por parte de algunos de que el consenso por sí mismo es un objetivo encomiable. Lamentablemente, estos problemas han menoscabado de manera grave la eficacia de la primera iniciativa mundial vinculante sobre el cambio climático.

En los casi siete años de introducción gradual del EEDI, las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo, de acuerdo con los propios cálculos de la Organización, se habrán duplicado prácticamente hasta alcanzar el 6 % de las emisiones mundiales. Las ONG de carácter ambiental respaldaron este proceso desde el principio, en la creencia de que el potencial de mejora de la eficiencia de los buques es significativo, en particular porque pueden adoptarse muchas medidas a un coste nulo o bajo para el sector. Esa posibilidad corre el riesgo de no materializarse tras esta decisión.

Si hay urgencia para que todos los buques nuevos se aprovechen de la exención adquiriendo el pabellón de los registros correspondientes, esto tendrá repercusiones enormes para la administración de todos los convenios y reglamentos de la OMI, lo cual pone en peligro el medio ambiente y la seguridad de la gente de mar.

Por consiguiente, la Coalición para un Transporte Marítimo Limpio apela a todos los propietarios de buques inteligentes a que olviden la cuestión del aplazamiento e implanten de inmediato el EEDI como una práctica comercial y ambiental sensata. Asimismo, apela a la Unión Europea a que adopte el EEDI como instrumento eficaz de complemento a otras medidas que esté sopesando en la actualidad. Se apela a los expedidores, el sector de la logística y los puertos a que utilicen el EEDI cuando adopten decisiones sobre fletamento y establezcan derechos portuarios.

Sr. Presidente, pese a la dificultad aparente de la decisión adoptada hoy, esto es sólo el primer paso de la OMI para abordar las repercusiones del cambio climático en el transporte marítimo. Con objeto de abordar de manera adecuada el rápido aumento de las emisiones procedentes del transporte marítimo, es necesario adoptar urgentemente una serie de medidas de mercado y operacionales, por ejemplo, el comercio de derechos de emisión y el establecimiento de un gravamen, límites de velocidad y recortes obligatorios. Esta labor con los buques existentes se prolonga ya desde hace 15 años y debe acelerarse urgentemente.

ANEXO 21

PROYECTO DE ENMIENDAS A LOS ANEXOS I, II, IV, V Y VI DEL CONVENIO MARPOL SOBRE LOS ARREGLOS REGIONALES PARA LAS INSTALACIONES PORTUARIAS DE RECEPCIÓN

1 Se añaden los párrafos nuevos 3bis y 4bis a la regla 38 del Anexo I:

3bis Los pequeños Estados insulares en desarrollo podrán satisfacer las prescripciones del párrafo 2 a través de arreglos regionales. Las Partes que participen en un arreglo regional elaborarán un plan regional de instalaciones de recepción teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.

Los Gobiernos de las Partes que participen en el arreglo informarán a la Organización para que ésta notifique a las Partes del presente Convenio:

- .1 la forma en que se tienen en cuenta las Directrices en el plan regional de instalaciones de recepción;
- .2 los pormenores de los centros regionales de recepción de desechos de los buques que se hayan determinado; y
- .3 los pormenores de los puertos que sólo dispongan de instalaciones limitadas.

4bis Los pequeños Estados insulares en desarrollo podrán satisfacer las prescripciones del párrafo 4 a través de arreglos regionales. Las Partes que participen en un arreglo regional elaborarán un plan regional de instalaciones de recepción teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.

Los Gobiernos de las Partes que participen en el arreglo informarán a la Organización para que ésta notifique a las Partes del presente Convenio:

- .1 la forma en que se tienen en cuenta las Directrices en el plan regional de instalaciones de recepción;
- .2 los pormenores de los centros regionales de recepción de desechos de los buques que se hayan determinado; y
- .3 los pormenores de los puertos que sólo dispongan de instalaciones limitadas.

2 Se añade el párrafo nuevo 4bis a la regla 18 del Anexo II:

4bis Los pequeños Estados insulares en desarrollo podrán satisfacer las prescripciones de los párrafos 1 a 4 a través de arreglos regionales. Las Partes que participen en un arreglo regional elaborarán un plan regional de instalaciones de recepción teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.

Los Gobiernos de las Partes que participen en el arreglo informarán a la Organización para que ésta notifique a las Partes del presente Convenio:

- .1 la forma en que se tienen en cuenta las Directrices en el plan regional de instalaciones de recepción;
- .2 los pormenores de los centros regionales de recepción de desechos de los buques que se hayan determinado; y
- .3 los pormenores de los puertos que sólo dispongan de instalaciones limitadas.

3 Se añade el párrafo nuevo 2bis a la regla 12 del Anexo IV:

2bis Los pequeños Estados insulares en desarrollo podrán satisfacer las prescripciones del párrafo 1 a través de arreglos regionales. Las Partes que participen en un arreglo regional elaborarán un plan regional de instalaciones de recepción teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.

Los Gobiernos de las Partes que participen en el arreglo informarán a la Organización para que ésta notifique a las Partes del presente Convenio:

- .1 la forma en que se tienen en cuenta las Directrices en el plan regional de instalaciones de recepción;
- .2 los pormenores de los centros regionales de recepción de desechos de los buques que se hayan determinado; y
- .3 los pormenores de los puertos que sólo dispongan de instalaciones limitadas.

4 Se añaden los párrafos nuevos 2bis y 3.2bis a la regla 8 del Anexo V¹

2bis Los pequeños Estados insulares en desarrollo podrán satisfacer las prescripciones del párrafo 4 a) a través de arreglos regionales. Las Partes que participen en un arreglo regional elaborarán un plan regional de instalaciones de recepción teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.

Los Gobiernos de las Partes que participen en el arreglo informarán a la Organización para que ésta notifique a las Partes del presente Convenio:

- .1 la forma en que se tienen en cuenta las Directrices en el plan regional de instalaciones de recepción;
- .2 los pormenores de los centros regionales de recepción de desechos de los buques que se hayan determinado; y
- .3 los pormenores de los puertos que sólo dispongan de instalaciones limitadas.

¹ Texto del Anexo V revisado, adoptado mediante la resolución MEPC.201(62).

3.2*bis* Los pequeños Estados insulares en desarrollo podrán satisfacer las prescripciones del párrafo 1 a través de arreglos regionales. Las Partes que participen en un arreglo regional elaborarán un plan regional de instalaciones de recepción teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.

Los Gobiernos de las Partes que participen en el arreglo informarán a la Organización para que ésta notifique a las Partes del presente Convenio:

- .1 la forma en que se tienen en cuenta las Directrices en el plan regional de instalaciones de recepción;
- .2 los pormenores de los centros regionales de recepción de desechos de los buques que se hayan determinado; y
- .3 los pormenores de los puertos que sólo dispongan de instalaciones limitadas.

5 Se añade el párrafo nuevo 1*bis* a la regla 17 del Anexo VI:

1*bis* Los pequeños Estados insulares en desarrollo podrán satisfacer las prescripciones del párrafo 1 a través de arreglos regionales. Las Partes que participen en un arreglo regional elaborarán un plan regional de instalaciones de recepción teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.

Los Gobiernos de las Partes que participen en el arreglo informarán a la Organización para que ésta notifique a las Partes del presente Convenio:

- .1 la forma en que se tienen en cuenta las Directrices en el plan regional de instalaciones de recepción;
- .2 los pormenores de los centros regionales de recepción de desechos de los buques que se hayan determinado; y
- .3 los pormenores de los puertos que sólo dispongan de instalaciones limitadas.

ANEXO 22

RESOLUCIÓN MEPC.204(62)

Adoptada el 15 de julio de 2011

**DESIGNACIÓN DEL ESTRECHO DE BONIFACIO COMO
ZONA MARINA ESPECIALMENTE SENSIBLE**

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

CONSCIENTE de las características ecológicas, socioeconómicas y científicas del estrecho de Bonifacio, así como de su vulnerabilidad a los daños causados por las actividades del transporte marítimo internacional y de las medidas adoptadas por Francia e Italia para hacer frente a dicha vulnerabilidad,

TOMANDO NOTA de las Directrices revisadas para la determinación y designación de zonas marinas especialmente sensibles, adoptadas mediante la resolución A.982(24) (Directrices sobre las ZMES) y del Documento de orientación revisado para la presentación de propuestas sobre las ZMES a la OMI, que figura en la circular MEPC.1/Circ.510,

HABIENDO EXAMINADO la propuesta formulada por los Gobiernos de Francia e Italia de que se designe el estrecho de Bonifacio como zona marina especialmente sensible,

HABIENDO ACORDADO que se cumplen las disposiciones para la determinación y designación de zonas marinas especialmente sensibles que figuran en la resolución A.982(24) por lo que respecta al estrecho de Bonifacio,

HABIENDO TOMADO NOTA de que el Subcomité de Seguridad de la Navegación, en su 57º periodo de sesiones, aprobó la Recomendación sobre la navegación por el estrecho de Bonifacio como medida de protección correspondiente para la solicitud de zona marina especialmente sensible para el estrecho de Bonifacio, destinada a mejorar la seguridad de la navegación y la protección del medio marino,

1. DESIGNA el estrecho de Bonifacio descrito en el anexo 1 como zona marina especialmente sensible, a reserva de la adopción definitiva de la medida de protección correspondiente para la ZMES que figura en el anexo 2 del documento NAV 57/15;

2. INVITA a los Gobiernos Miembros a que reconozcan las características ecológicas, socioeconómicas y científicas de la zona, que se exponen en el anexo 2, así como su vulnerabilidad a los daños causados por las actividades del transporte marítimo internacional, que se describen en el anexo 3; y

3. INVITA ASIMISMO a los Gobiernos Miembros a que tomen nota de la medida de protección correspondiente, establecida para contrarrestar la vulnerabilidad de la zona, cuyos detalles se indican en el anexo 4 y cuya entrada en vigor está prevista tras la adopción definitiva, en una fecha que la Organización comunicará a todos los Gobiernos Miembros, y a que exijan a los buques que enarboles su pabellón que actúen de conformidad con tales medidas.

ANEXO 1

DESCRIPCIÓN DE LA ZMES DEL ESTRECHO DE BONIFACIO*

Descripción de la zona marina especialmente sensible del estrecho de Bonifacio

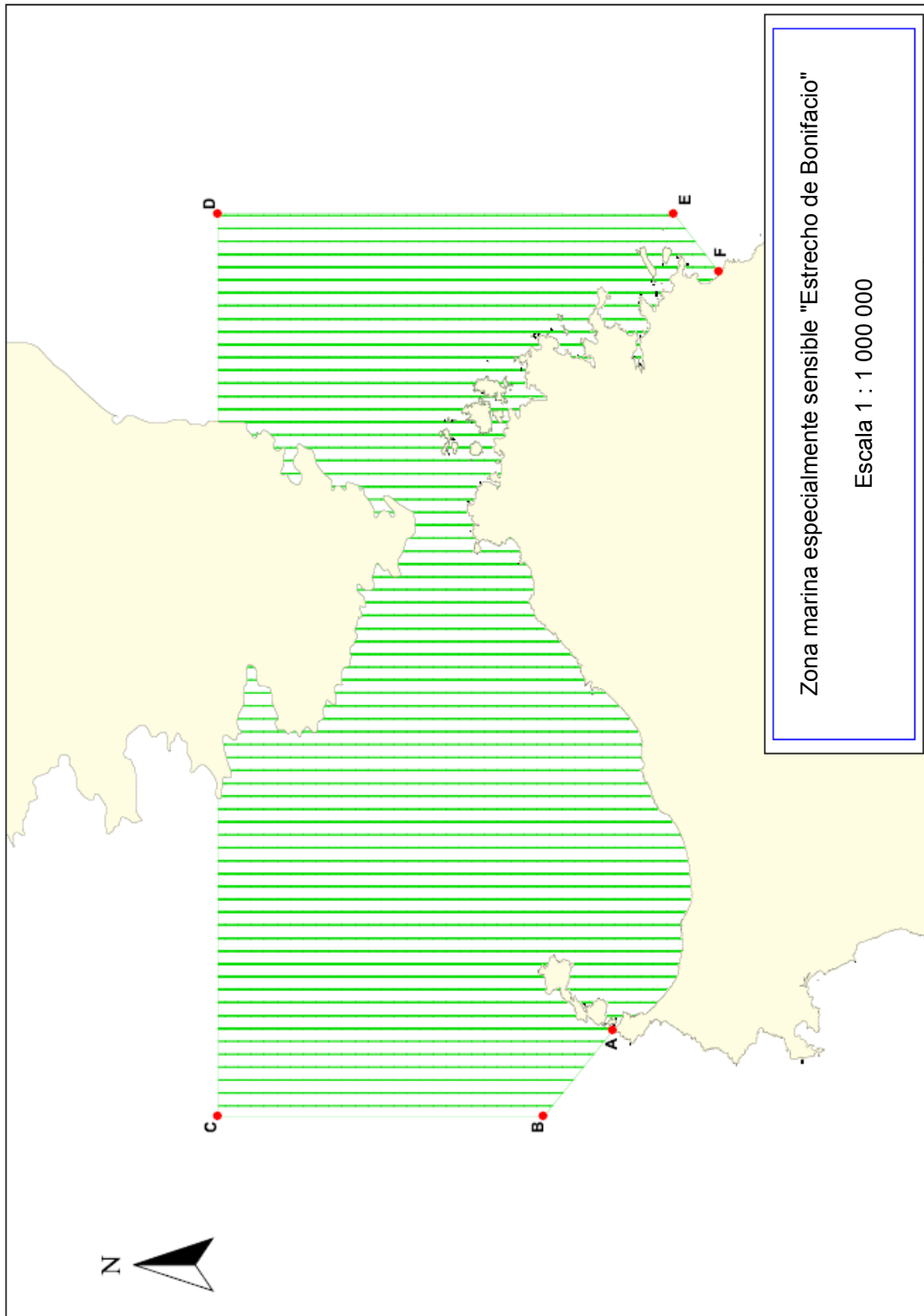
Para evitar los daños causados por la varada de buques y la contaminación procedente de las actividades del transporte marítimo internacional, así como la destrucción y el deterioro de este ecosistema y hábitat únicos, diversos y significativos, los navegantes deberían tomar precauciones extremas cuando se encuentren en esta zona, limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas y designada como zona marina especialmente sensible:

- al norte: la línea que une el punto 41°45'00" N – 008°01'48" E al punto 41°45'00" N – 009°48'30" E, pasando por la costa francesa (Cap Muro al oeste y Anse de Tarcu al este);
- al oeste: una línea que une los puntos 41°45'00" N – 008°01'48" E, 41°06'36" N – 008°01'48" E y 40°58'00" N – 008°12'00" E en la costa italiana; y
- al este: una línea que une los puntos 41°45'00" N – 009°48'30" E, 40°41'08" N – 009°48'30" E y 40°45'56" N – 009°41'42" E en la costa italiana al sur.

La zona marina especialmente sensible está limitada por los puntos A, B, C, D, E y F que se indican en el gráfico siguiente.

* El texto del presente anexo procede de la propuesta formulada por Francia e Italia que figura en los documentos MEPC 61/9 y MEPC 61/INF.26.

GRÁFICO



ANEXO 2

RIQUEZA ECOLÓGICA, SOCIOECONÓMICA Y CIENTÍFICA DE LA ZMES DEL ESTRECHO DE BONIFACIO*

1 CRITERIOS ECOLÓGICOS

1.1 La importancia ecológica de la zona del estrecho de Bonifacio se reconoció a nivel internacional al otorgársele el estatuto de zona especialmente protegida de importancia para el Mediterráneo (ZEPIM) durante la XVI Conferencia de las Partes Contratantes del Convenio de Barcelona para la Protección del Medio Marino y de la Región Costera del Mediterráneo, que se celebró del 3 al 5 de noviembre de 2009 en Marrakech.

1.2 La importancia ecológica de la parte francesa del estrecho de Bonifacio está reconocida mediante varias clasificaciones que cubren unas 104 000 hectáreas, esencialmente marinas:

- clasificación como reserva natural por el decreto de 23 de septiembre de 1999 (80 000 hectáreas)
- clasificación como lugar de Natura 2000, la red de zonas de la Unión Europea que, dado su elevado valor ambiental, deben ser protegidas por los Estados:
 - zona de protección especial de conformidad con la Directiva 79/409/CEE (Aves) "Islas Lavezzi, Bocas de Bonifacio" para una extensión de 98 941 hectáreas, designada mediante la orden interministerial de 30 de octubre de 2008;
 - tres lugares de importancia comunitaria de conformidad con la Directiva 92/43/CEE (Hábitat) relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres:

Estrecho de Bonifacio, islas Des Moines (94 612 hectáreas);
Islas Cerbicale y franja litoral (3 698 hectáreas);
Meseta de Pertusato/Bonifacio e islas Lavezzi (6 071 hectáreas).

1.3 La importancia ecológica de la parte italiana del estrecho de Bonifacio está reconocida mediante las siguientes clasificaciones:

Parque nacional del archipiélago de La Maddalena, por decreto del Presidente de la República de 17 de mayo de 1996 (5 100 hectáreas terrestres y 15 046 hectáreas submarinas)

Parque nacional de Asinara, por decreto del Presidente de la República de 13 de octubre de 2002 (5 170 hectáreas terrestres)

Zona marina protegida de la isla de Asinara, por decreto ministerial de 12 de agosto de 2002 (10 732 hectáreas marinas)

* El texto del presente anexo se ha tomado de los documentos MEPC 61/9 y MEPC 61/INF.26 presentados por Francia e Italia.

Zona marina protegida de Tavolara Punta Coda Cavallo, por decreto ministerial de 12 de diciembre de 1997, modificado por el decreto ministerial de 28 de noviembre de 2001 (15 357 hectáreas)

Clasificación como lugar de la red Natura 2000:

Seis zonas de protección especial de conformidad con la Directiva 79/409/CEE (Aves):

- Isola Asinara (9 669 hectáreas)
- Isola Piana – Golfo dell'Asinara (399 hectáreas)
- Stagno di Pilo, Casaraccio e Saline di Stintino (1 290 hectáreas)
- Arcipelago La Maddalena (20 955 hectáreas)
- Isole del Nord-Est tra Capo Ceraso e Stagno di San Teodoro (18 174 hectáreas)
- Capo Figari, Cala Sabina, Punta Canigione e Isola Figarolo (4 053 hectáreas)

Doce lugares de importancia comunitaria de conformidad con la Directiva 92/43/CEE (hábitat) relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres:

- Coste e Isolette a Nord Ovest della Sardegna (3 731 hectáreas)
- Isola Asinara (9 669 hectáreas)
- Isola Piana (510 hectáreas)
- Stagno di Pilo e di Casaraccio (1 879 hectáreas)
- Stagno e ginepreto di Platamona (1 618 hectáreas)
- Foci del Coghinas (2 267 hectáreas)
- Isola Rossa – Costa Paradiso (5 409 hectáreas)
- Monte Russu (1 971 hectáreas)
- Capo Testa (1 217 hectáreas)
- Arcipelago La Maddalena (20 955 hectáreas)
- Isola Tavolara, Molaro e Molarotto (3 764 hectáreas)
- Capo Figari e Isola Figarolo (851 hectáreas)

1.4 La Comisión Europea aprobó, mediante su decisión de 22 de diciembre de 2009, la lista de los lugares de importancia comunitaria indicados *supra*, en relación con la región biogeográfica mediterránea, aplicando lo dispuesto en la Directiva 92/43/CEE.

1.5 La información que aparece a continuación se ha sacado de los formularios de declaración de los citados lugares de la red Natura 2000, así como de la evaluación biológica de la reserva natural del estrecho de Bonifacio para el plan de gestión 2007-2011.

1.6 A esta zona se aplica también el Acuerdo Pelagos relativo a la creación en el Mediterráneo de un santuario para los mamíferos marinos, concluido en Roma el 25 de noviembre de 1999 y firmado por Francia, Italia y el Principado de Mónaco. El objetivo de este acuerdo es mantener un estado de conservación favorable para las poblaciones de mamíferos marinos y, para ello, proceder a la vigilancia de las poblaciones de cetáceos, reforzar la aplicación de la legislación existente sobre determinadas actividades de pesca y la reducción de la contaminación, reglamentar la observación turística de los cetáceos y mejorar la difusión de información al público. El delfín mular frecuenta habitualmente las aguas de esta zona.

1.7 La zona cubre una amplia gama de medios marinos de una excepcional riqueza ecológica, entre ellos:

- los declives y los bajos fondos rocosos que albergan una fauna y flora variadas;
- praderas de posidonia bien conservadas;
- cerca de Figari, uno de los raros sistemas estuarianos con zonas descubiertas con marea baja de la isla.

1.8 Las especies y los hábitats cuya singularidad o interés están reconocidos a nivel nacional, comunitario o internacional encuentran aquí condiciones ambientales ideales.

Singularidad o rareza

1.9 La zona del estrecho de Bonifacio cuenta con el 37 % de las especies de interés patrimonial mediterráneo (anexos II y III ZEPIM, Convenio de Barcelona). La flora incluye unas quince especies endémicas (Córcega o Córcega-Cerdeña o Córcega/Cerdeña/Baleares), entre ellas una endémica de la isla Lavezzi.

1.10 En la zona se conserva entre el 40 y el 50 % de las estaciones de *Silene velutina*, pequeña flor endémica cuya zona de repartición se limita al extremo meridional de Córcega y al norte de Cerdeña. El *Limonium lambinonii*, otra planta protegida que tiene un valor florístico patrimonial de primer orden, es endémica de la isla Lavezzi.

1.11 A pesar de que no se ha observado la presencia de ninguna tortuga laúd desde los años 60, se viene señalando la presencia más regularmente de la tortuga boba en el estrecho de Bonifacio desde hace unos 10 años. En octubre de 2001 incluso se descubrieron nidos de esta tortuga en las playas de Palombaggia al sur del archipiélago de las islas Cerbicale.

1.12 Aunque el alga *Goniolithon byssoides* pasa difícilmente desapercibida, son extremadamente poco frecuentes las observaciones notificadas. Por consiguiente, parece que la especie es vulnerable debido a la escasez de sus estaciones. Además, sus cojinetes se desprenden muy fácilmente de modo que es muy vulnerable a las pisadas de los pescadores y de los turistas (Boudouresque y otros, 1990). Verlaque (1991) ha observado su presencia alrededor de las islas Lavezzi.

Hábitats críticos

1.13 El potencial de esta zona es muy importante para la conservación de muchos hábitats y de especies de interés patrimonial. Ciertos grupos de especies representan núcleos de poblaciones genéticamente estables que se pueden considerar como poblaciones fuente (el cormorán moñudo de Desmaret y la lapa gigante *Patella ferruginea*) que pueden desempeñar la función de punto de partida de una colonización (natural o artificial) de los posibles hábitats situados geográficamente a escalas distintas en función de los modos de dispersión de las larvas y de los individuos de estas especies. Por consiguiente, esta zona del estrecho de Bonifacio tiene una importancia capital para poblaciones de especies degradadas o pequeñas subpoblaciones. Por ejemplo, la conservación del patrimonio genético de metapoblaciones de especies amenazadas, tales como la lapa gigante, podría permitir la reintroducción de estas especies en las zonas del Mediterráneo donde están actualmente extintas.

1.14 La zona es también muy importante para la avifauna marina. Este lugar desempeña un papel principal para el cormorán moñudo de Desmaret (*Phalacrocorax aristotelis aristotelis*) y para los grupos de pardelas cenicienta (*Calonectris diomedea*). El estrecho de Bonifacio es también uno de los lugares principales para el paso, el estacionamiento y la alimentación de la pardela mediterránea. El conjunto de la zona constituye un área de alimentación para estas especies.

1.15 La población del cormorán moñudo de Desmaret no sobrepasa las 10 000 parejas en toda su zona de repartición que se reduce al Mediterráneo. El estrecho de Bonifacio constituye un lugar de primera importancia para la conservación de esta especie. En 2001, la población anidadora del estrecho de Bonifacio representaba más del 50 % de la población francesa y aproximadamente el 7 % de la población mundial. Los principales problemas para esta especie son la perturbación de su lugar de anidación, la captura accidental por los pescadores y la desaparición de los hábitats debido a la expansión del turismo.

1.16 La población anidadora de pardelas cenicienta representa aproximadamente el 40 % de la población anidadora nacional. La colonia de la isla de Lavezzi, que cuenta con más de 345 parejas, es la más importante de Francia desde el punto de vista numérico. Esta especie se encuentra en regresión debido a la introducción de especies alóctonas (perros, gatos y ratas), a la toma de huevos en ciertas colonias y al desarrollo turístico, que entrafía la perturbación de las colonias y la destrucción de los hábitats de la especie.

1.17 La población del paíño común (*Hydrobates pelagicus*), ave muy discreta, representa aproximadamente el 30 % de la población francesa del Mediterráneo con aproximadamente 200 parejas anadoras en el perímetro de la zona, y entre el 15 % y el 18 % de la población francesa incluidas las aves atlánticas. El ave marina más pequeña de Europa (15 cm) se encuentra en fuerte regresión en el Mediterráneo debido esencialmente a la introducción de depredadores tales como la rata (*Rattus rattus*). Actualmente las colonias están muy localizadas y concentradas lo que las vuelve muy vulnerables.

Dependencia

1.18 Los grandes sistemas ecológicos de la zona del estrecho de Bonifacio, ecosistemas marinos de altura o litorales (sistemas pelágicos de plena agua, golfos, zona intermareal, zona supralitoral, islotes y lagunas) están estrechamente interrelacionados.

1.19 El medio marino, que es un sistema abierto, no experimenta una fragmentación de los hábitats tan marcada como el medio terrestre. En el estrecho de Bonifacio las zonas antiguamente protegidas de las islas Lavezzi, del coto de pesca o de la zona de los Bruzzi-Moines objeto de una orden de protección de biotopo, albergan poblaciones equilibradas que incluyen todas las edades y garantizan la reproducción y la difusión de las larvas (peces, crustáceos, etc.) con destino a las zonas recientemente convertidas en reserva. Las producciones planctónicas y el reclutamiento de larvas animales condicionan el establecimiento de cadenas tróficas tanto marinas como litorales. Por su situación geográfica y por la existencia de corrientes violentas que pueden favorecer la difusión de las larvas, el estrecho de Bonifacio podría desempeñar un papel importante por lo que respecta a la gestión halieútica costera a escala del mar Mediterráneo noroccidental.

1.20 Mientras que los organismos planctotróficos constituyen un recurso indispensable para las especies pelágicas de gran tamaño, serviolas, atunes pero también cetáceos (entre otros, los delfines mulares), interesan igualmente a la avifauna marina presente (cormoranes moñudos, pardelas cenicientas, gaviotas).

Carácter representativo

1.21 Están ampliamente presentes en la zona las praderas de *Posidonia oceanica*, que son hábitats prioritarios y protegidos. Las praderas de posidonia constituyen un ecosistema de mucho valor desde el punto de vista de la biodiversidad pero también de gran importancia para la pesca, la protección del litoral y el enriquecimiento de otros sistemas litorales. Constituyen un excelente indicador de la calidad general del medio natural. En numerosas zonas del Mediterráneo se ven gravemente dañados por la antropización y ciertas praderas están en declive. Las praderas de *Posidonia oceanica* son características de la etapa infralitoral del mar Mediterráneo. Las de la zona del estrecho de Bonifacio cubren más de 5 000 hectáreas y se encuentran en excelente estado de conservación. También desempeñan un papel fundamental para la productividad de la zona y constituyen zonas de reproducción, de desove y de cría.

1.22 El alga *Lithophyllum lichenoides*, que forma saledizos al nivel de la zona intermareal, está incluida en el anexo I de la directiva "Hábitat". Esta especie está bien representada en las zonas batidas de las costas graníticas y calcáreas del estrecho de Bonifacio. Los saledizos más antiguos y más grandes se encuentran en la zona de los acantilados de Bonifacio y en las islas Lavezzi.

1.23 Como otras algas típicas de los lugares abrigados del piso infralitoral, ciertas cistoseiras son ahora poco comunes debido a la contaminación y la eutrofización de su hábitat o a la destrucción de éste por la urbanización del litoral. El sobrepastoreo de los erizos de mar, cuyos depredadores han sido parcialmente eliminados por los seres humanos, también debe tenerse en cuenta. Las cistoseiras están bien representadas en el estrecho de Bonifacio y ciertas especies, como la *C. Funkii*, se observan en muy contadas ocasiones en las capas batimétricas superficiales (Ballesteros & Pineda, 2003).

Diversidad

1.24 Hasta la fecha, se han contado en la zona del estrecho de Bonifacio 1 745 especies. Entre las 977 especies de fauna figuran 18 mamíferos, 165 aves, siete reptiles, dos anfibios, 187 peces, 11 procordados, 13 equinodermos, 262 insectos, 11 arácnidos, seis briozoarios, 103 crustáceos, 143 moluscos, siete anélidos, 23 cnidarios y 19 espongiarios.

1.25 Sobre el conjunto de los taxones faunísticos se puede observar lo siguiente:

- 23 especies animales son de interés comunitario. Esta zona es particularmente importante para los dos anfibios (*Discoglossus sardus* e *Hyla arborea sarda*), el delfín mular *Tursiops truncatus*, los quirópteros, los moluscos marinos, el pez *Aphanius fasciatus*, la tortuga marina *Caretta caretta*, el filodáctilo *Phyllodactylus europeus*, las lagartijas *Podarcis tiliguerta* y *Lacerta bedriagae* y la culebra *Coluber viridiflavus*. Entre las especies que revisten un interés comunitario y cuya toma de la naturaleza y explotación pueden ser objeto de gestión sólo el coral rojo *Corallium rubrum* puede ser objeto de explotación, y de hecho lo es.
- 77 taxones están inscritos en la Directiva "Aves" (todos los anexos). Entre estas aves figuran 16 especies que anidan en la zona (10 de ellas incluidas en el anexo I), 24 especies migradoras regulares, 30 migradoras ocasionales y cinco migradoras accidentales.

- 139 están estrictamente protegidos por el Convenio de Berna (anexo II), y 70 otras especies se consideran como especies protegidas cuya explotación debe estar reglamentada (anexo III).
- Tres especies migratorias en peligro de extinción, a saber, la gaviota de Audouin *Larus audouinii*, la tortuga boba *Caretta caretta* y la tortuga laúd *Demochelys coriacea*, necesitan ser protegidas mediante la aplicación estricta del anexo I del Convenio de Bonn. De acuerdo con este Convenio otras 67 especies (reptiles, mamíferos y aves) se encuentran en un estado de conservación desfavorable. Todas estas especies están incluidas en el Convenio de Berna.
- 37 especies poco comunes están incluidas en la Convención de Washington (CITES), entre ellas, por ejemplo, el halcón peregrino *Falco peregrinus*, la tortuga boba *Caretta caretta*, el delfín mular *Tursiops truncatus* y la tortuga mediterránea *Testudo hermanni*.
- 33 especies están identificadas en el Protocolo de Barcelona relativo a las zonas marinas especialmente protegidas ZEPIM (anexo II) como especies en peligro o amenazadas y la explotación de 14 especies tiene que estar reglamentada. Estas especies también están incluidas en los anexos del Convenio de Berna. Entre las especies explotadas cabe destacar las dos especies de peces grandes como el pez espada *Xiphias gladius* y el atún rojo *Thunnus thynnus*.
- 148 taxones de la fauna protegidos a nivel nacional, con una gran mayoría de aves (121 especies), 19 de las cuales anidan en la zona del estrecho de Bonifacio. De los mamíferos presentes, 13 están protegidos a nivel nacional: los siete cetáceos, los cuatro murciélagos, el erizo *Ericeanus europaeus italicus* y la comadreja *Mustella nivalis corsicana*. También están protegidos seis reptiles terrestres, dos anfibios, dos tortugas marinas y un sólo pez, la saboga *Alosa fallax nilotica*. Entre las especies marinas están protegidos el erizo de mar *Centrostephanus longispinus*, la cigala de mar *Scyllarides latus* y los dos moluscos: el bivalvo *Pinna nobilis* y la lapa gigante *Patella ferruginea*.
- De acuerdo con las listas rojas de la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (UICN), la tortuga laúd *Demochelys coriacea*, que se ha observado únicamente en contadas ocasiones en los 50 últimos años, está clasificada en la categoría de las especies en peligro crítico, cuatro especies se consideran en peligro (ballena aleta *Balaenoptera physalus*, la tortuga boba *Caretta caretta*, el mero moreno *Epinephelus marginatus* y el pargo *Pagrus pagrus*). Nueve especies se consideran vulnerables, es decir, que tienen que hacer frente a un riesgo elevado de extinción en estado silvestre. Entre ellas figuran la lagartija *Phyllodactylus europaeus*, el quiróptero *Myotis capaccini* y los peces cartilaginosos amenazados: el gran tiburón blanco *Carcharodon carcharias*, el tiburón peregrino *Cetorhinus maximus*, la manta *Mobula mobular*, el milandro *Galeorhinus galeus* y el angelote *Squatina squatina*. Para terminar, el estado de 161 especies se considera preocupante (10 mamíferos, 143 aves, un anfibio, dos reptiles y cuatro peces).

- 70 especies figuran en las listas rojas del Museo nacional de Historia Natural de París. Son 13 las especies en peligro, entre ellas la tortuga boba *Caretta caretta* y la gran cigala de mar *Scyllarides latus*. En Francia se consideran vulnerables las siguientes especies: el nácar *Pinna nobilis*, la lapa gigante *Patella ferruginea*, el corvallo *Sciaena umbra* y el alitán *Scyliorhinus stellaris*.

1.26 De los taxones de la flora:

- Ocho están incluidos en el anexo I del Convenio de Berna, entre ellos *Silene velutina* y *Posidonia oceanica*.
- Cinco algas también están incluidas en el anexo II de las ZEPIM.
- 15 especies vegetales están protegidas a nivel nacional y, de ellas, 12 son terrestres. Entre las especies marinas cabe destacar la posidonia *Posidonia oceanica* y otra fanerógama marina *Cymodocea nodosa*, también bien representada en la zona del estrecho de Bonifacio.
- Cuatro especies están consideradas como vulnerables por la UICN: *Helicodicerus muscivorus*, *Drimia fugax*, *Nananthea perpusilla* y *Silene velutina*. Todas se benefician del estatuto de protección.

1.27 La diversidad y la complementaridad entre los distintos compartimientos ecológicos litorales pueden considerarse como un punto a favor importante de este espacio. La zona, que cuenta con unos 50 hábitats elementales, incluye ecosistemas variados del matorral litoral a las praderas halófilas, y de las lagunas a las profundidades del circalitoral.

1.28 Los hábitats costeros, litorales y halófilos tales como las dunas móviles, las dunas fijas de litoral mediterráneo del *Crucianellion maritimae*, las malezas halófilas contienen todos estos taxones de la flora que tienen un gran valor patrimonial.

1.29 En el mar, el gran tipo de hábitat "arrecifes" agrupa los hábitats de la roca del mediolitoral así como toda la fauna y la flora de la zona intermareal. Las biocenosis de las algas fotófilas y del coral están también integradas en este gran tipo de hábitat. Los conjuntos de gorgonas, algas cistoseiras y grandes briozoos son también elementos importantes de la riqueza patrimonial de la zona y requieren una atención particular por lo que respecta al impacto de las actividades submarinas pero también de los cambios a nivel mundial relacionados con el aumento de la temperatura del mar.

Productividad

1.30 La gran superficie marina de la zona, la presencia de corrientes importantes en ella y la riqueza de las poblaciones ictiológicas, ampliamente reconocida por los ictiólogos mediterráneos, otorgan a esta zona marina protegida una función importante para la dispersión de las larvas a escala del mar Mediterráneo occidental. Esta función es fundamental para la especies amenazadas y que tienen un buen estado de conservación en el estrecho de Bonifacio, tal como el mero marrón *Epinephelus marginatus*, pero también para otras especies de interés patrimonial y halieútico.

Zonas de desove y reproducción

1.31 Las aguas ricas en sales nutritivas de los hábitats de las lagunas (Pisciu Cane, Testarella y Ventilègne), que provienen de las cuencas hidrográficas que atraviesan, favorecen el desarrollo del fitoplancton lagunero. De este modo, estas lagunas constituyen zonas de alimentación y protección para numerosas especies marinas. La densa vegetación

adaptada a la influencia conjunta del mar y la tierra alberga numerosas especies acuáticas y de aves. Estos biotopos representan de hecho un refugio ideal para la anidación y la reproducción y constituyen una importante fuente de alimentación. Se observa regularmente la presencia de gaviotas del Caspio, garzas reales, garcetas comunes e incluso de gavilanes jóvenes. El mosaico de la vegetación y la presencia de superficies de agua permanentes permite acoger de manera irregular a algunos anátidos hibernadores o migradores (ánade real, ánade rabudo, pato cuchara, cerceta carretona y cerceta común) y limícolas en migración (agachadiza común, agachadiza chica, archibeles, aguja colinegra y correlimos menudo). El ánade real, la polla de agua y el rascón anidan ocasionalmente en la laguna de Testarella. Como se ha indicado anteriormente, las praderas de posidonia desempeñan una función primordial para la productividad de la zona y constituyen zonas de reproducción, de desove y de cría.

Vulnerabilidad

1.32 Numerosos hábitats presentan un valor patrimonial importante debido a sus criterios de representatividad en el mar Mediterráneo y de las amenazas directas e indirectas que pesan sobre ellos.

1.33 Desde hace 15 000 años el ser humano forma parte integral del sistema ecológico del estrecho de Bonifacio. Los factores antrópicos (toma de muestras, modificación, destrucción o perturbación del hábitat, introducción de especies, etc.), tanto antiguos como recientes, directos o indirectos, tienen repercusiones cada vez mayores en función de la evolución de los medios de navegación y de las técnicas de toma de muestras. Estos son también responsables de la desaparición de la foca monje (*Monachus monachus*), de la disminución de la poblaciones de la lapa gigante (*Patella ferruginea*), repercusiones que se dan desde la prehistoria hasta nuestros días por lo que respecta a ese molusco y repercusiones que se observan desde hace unos treinta años para los meros (*Epinephelus marginatus*).

1.34 Está claro también que el cambio climático, particularmente el aumento de la temperatura del aire y del mar, así como la gestión halieútica a nivel del mar Mediterráneo, tienen una influencia (cada vez más importante) sobre el funcionamiento general del estrecho de Bonifacio.

1.35 El aumento de la temperatura del agua del mar provoca cambios importantes en el funcionamiento de las comunidades pelágicas (tropicalización de las producciones planctónicas) o bénticas del Mediterráneo noroccidental. Éste favorece la aparición de especies de afinidad tropical tal como la barracuda *Sphryaena viridensis* en perjuicio de ciertas especies mediterráneas que no soportan este recalentamiento. A este respecto, es preocupante la mortalidad espectacular de las gorgonas que se ha venido observando desde 1998.

1.36 La actividad antrópica tiene también repercusiones que producen efectos de cascada. Estos fenómenos pueden estar limitados al territorio de la zona marina protegida o extenderse a su periferia. De este modo, la desestabilización de la posidonia (*Posidonia oceanica*) debida a la multiplicación de los fondeaderos no controlados o a la erosión de los sedimentos, supone la disminución de poblaciones de especies asociadas a este hábitat, en particular, la población del nácar (*Pinna nobilis*). La falta de gestión de los desechos de los hogares y la existencia de descargas públicas al descubierto desde hace más de 30 años han llevado a la proliferación de poblaciones de gaviotas del Caspio (*Larus cachinnans*) lo que tiene un efecto negativo importante en el funcionamiento de los sistemas micro insulares del sur de Córcega (desestabilización de la vegetación mediante la nitrofosfatofilización de los desfiles florísticos, la competición entre específica con la gaviota de Audouin (*Larus audouinii*), especie muy rara, con la ventaja a favor de la gaviota patiamarilla).

1.37 Las descargas de las instalaciones de depuración que se están reparando pueden también tener un impacto en los hábitats. Las frecuentes visitas de las embarcaciones de recreo a la zona genera efluentes, así como la descarga de macrodesechos y, particularmente, de bolsas de plástico que se asimilan a bancos de medusas y que las tortugas bobas y los delfines mulares pueden tragarse y que provoca la obstrucción de su tubo digestivo.

1.38 El hábitat "biocenosis de arenas fangosas en zonas calmas (Mediterráneo)" de las grandes calas y bahías poco profundas de Lavezzi, Cavallu, Ventilègne, Santa Manza, Porto Novo y Rondinara sigue sometido a la influencia de las aportaciones de nutrientes y de contaminantes procedentes de las cuencas hidrográficas, lo que supone el riesgo de fenómenos de hipoxia o anoxia a causa de la débil renovación de las aguas. Puede también resultar ser un buen indicador del nivel de antropización en estas mismas cuencas hidrográficas.

1.39 Las grutas marinas sumergidas o semi sumergidas constituyen un hábitat de una sensibilidad extrema por lo que respecta al impacto antrópico. La gruta de Sdragonato y las grutas submarinas en las que se practica el buceo son zonas que presentan hábitats particularmente sensibles.

1.40 En Francia, los saledizos de *Lithophyllum lichenoides* han experimentado una regresión en las zonas contaminadas. La propia situación de los saledizos de algas calcáreas, como los de las *Lithophyllum lichenoides*, a nivel del mediolitoral, así como su estructura porosa, hacen que estas formaciones sean muy vulnerables frente a la contaminación de superficie, tal como las aguas contaminadas de los emisarios, las películas de hidrocarburos, etc. El agua desalada, aunque lo sea ligeramente, impide la formación de los saledizos. Otra amenaza podría proceder también de los iones fosfato y de los detergentes (LABOREL, obs. Inéd. In Boudouresque y otros, 1990). La construcción de un saledizo es un fenómeno de una lentitud excepcional (varios siglos) por lo cual es imperativo proteger los saledizos actuales (Boudouresque y otros, 1990).

2 CRITERIOS CIENTÍFICOS Y PEDAGÓGICOS

2.1 Referencia para estudios de vigilancia

2.1.1 Cuando se considera la importancia de la conservación de los hábitats y de las metapoblaciones de las especies citadas anteriormente, es preciso analizar con precaución la vulnerabilidad de estos espacios. La observación a largo plazo mediante indicadores científicos fiables permitirá distinguir mejor los ciclos naturales de las verdaderas perturbaciones antrópicas.

2.1.2 Esta zona puede también desempeñar una función en la transferencia de genio ecológico en materia de gestión sostenible de los recursos. La antigüedad de las medidas de protección existentes en el sur de Córcega, la diferencia de reglamentación y, por consiguiente, de presiones halieúticas en el seno de este espacio protegido en Córcega y en Cerdeña, la preservación de las zonas de referencia (zonas de protección estrictas) y, para terminar, la adquisición antigua de datos científicos fiables pueden servir para establecer modelos de desarrollo sostenible a nivel de las zonas costeras mediterráneas.

ANEXO 3

VULNERABILIDAD A LOS DAÑOS CAUSADOS POR LAS ACTIVIDADES DEL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL *

1 FACTORES NATURALES

1.1 Hidrográficos

1.1.1 Las condiciones hidrográficas en el estrecho de Bonifacio se ven fuertemente influidas por el relieve y el clima de la región. Cabe destacar en particular la frecuencia de corrientes muy fuertes (de tres a cuatro nudos) determinadas en gran parte por los vientos. Estas corrientes fuertes ya han contribuido, en dos ocasiones, a que se desplazara una boya de señalización marítima al sur de Lavezzi. Estas corrientes proceden de las condiciones ciclónicas y anticiclónicas y son responsables de los intercambios superficiales entre las masas de agua tirreniana y argelino-provenzal. Los movimientos que provienen de los circuitos atlánticos y tirrenianos, menos influidos por los cambios meteorológicos, en lo que se refiere a las masas de agua de densidad permanente, afectan asimismo la franja barimétrica comprendida entre los 50 y los 100 metros. Esta situación explica (Romano, 2004), al menos para las aguas de superficie, la existencia de corrientes fuertes y esto teniendo en cuenta que el estrecho entre Córcega y Cerdeña se caracteriza por una surgencia de las aguas del fondo.

1.1.2 Las mareas son del tipo semidiurno con una desigualdad diurna que ocasiona una variación de mareas inferior a 0,5 m.

1.2 Meteorológicos

1.2.1 La región del estrecho de Bonifacio está sometida al clima mediterráneo, que es subhúmedo y con inviernos templados, y es particularmente ventosa. Los datos registrados en el semáforo de Pertusato, en la meseta de Bonifacio, indican que el viento sopla 328 días por año (171 días de viento > a 16 m/s, es decir, 57,6 km/h). La gran frecuencia de vientos de velocidad superior a 8 m/s va acompañada de un aspecto bimodal que es prácticamente exclusivo de las direcciones oeste (280°) y este (80°).

1.2.2 Teniendo en cuenta las condiciones hidrográficas, topográficas y meteorológicas (bajos fondos, corrientes y vientos fuertes), el principal riesgo para la zona del estrecho de Bonifacio guarda relación con las amenazas de contaminación accidental vinculada a todos los tipos de navegación en el propio estrecho de Bonifacio (varios naufragios de buques mercantes en los últimos 30 años) pero también en la zona periférica. El riesgo de colisión con los delfines mulares es también una amenaza identificada en el marco de las consideraciones del santuario Pelagos.

* El texto del presente anexo procede de la propuesta formulada por Francia e Italia que figura en los documentos MEPC 61/9 y MEPC 61/INF.26.

2 CARACTERÍSTICAS DEL TRÁFICO MARÍTIMO

2.1 En 2009 Bonifacio Traffic (servicio francoitaliano) recibió 2 984 notificaciones obligatorias para buques. De éstas se dieron 180 casos anormales (infracciones de la resolución A.766(18)), de las cuales 108 para el transporte de mercancías peligrosas, es decir, 147 013 toneladas (141 867 toneladas en 2008). Entre las infracciones destacaban 55 de buques que habían realizado la notificación tras haber entrado en el dispositivo, 19 de buques que seguían una derrota no recomendada (descenso del 33 % con respecto a 2008) y 108 de buques que transportaban materiales peligrosos (aumento del 9 %).

2.2 En 2009 atravesaron el estrecho de Bonifacio 157 buques que transportaban mercancías peligrosas, a saber:

- 70 buques portacontenedores;
- 61 buques de transbordo rodado;
- 13 graneleros;
- cinco quimiqueros;
- tres petroleros;
- tres gaseros; y
- dos transbordadores.

2.3 Los 2 984 buques que atravesaron el estrecho de Bonifacio en 2009 se reparten del siguiente modo:

Países de la Unión Europea

Italia: 831; Francia: 371; Malta: 251; Países Bajos: 152; Portugal: 78; Reino Unido: 67 y Chipre: 50.

Otros países

Turquía: 100; Antigua: 183; Bahamas: 165 y Panamá: 143.

2.4 El estado jurídico del estrecho internacional de Bonifacio y las disposiciones de la resolución A.766(18) de la OMI contribuyen a hacer que esta zona, aunque está apartada de las grandes rutas marítimas (3 000 buques por año) y que su peligrosidad está reconocida, una zona en la cual las autoridades de los Estados ribereños se ven obligadas a ser espectadoras en espera de que se produzca una catástrofe marítima.

ANEXO 4

MEDIDA DE PROTECCIÓN CORRESPONDIENTE PARA LA ZMES DEL ESTRECHO DE BONIFACIO

DESCRIPCIÓN DE LA ZONA

El estrecho de Bonifacio separa la isla italiana de Cerdeña de la isla francesa de Córcega, entre las cuales sólo media una distancia de 11 kilómetros. Su nombre procede de la ciudad corsa más meridional: Bonifacio. El estrecho permite la comunicación entre el mar de Cerdeña al oeste y el mar Tirreno al este. Tiene una anchura de ocho a 10 millas marinas y una profundidad máxima de 100 metros.

En el extremo oriental se encuentra el archipiélago italiano de La Magdalena y las islas francesas de Cavallo y Lavezzi. Esta zona de navegación es delicada: en la parte norte del estrecho los buques deben evitar los arrecifes de Perduto y las islas Lavezzi, y al sur se encuentran las islas sardas de Razzoli y Persa. La navegación debe realizarse en aguas angostas de tres millas de anchura y los buques están invitados a seguir una derrota recomendada de un poco más de una milla de longitud.

RECOMENDACIÓN SOBRE LA NAVEGACIÓN POR EL ESTRECHO DE BONIFACIO*

1 UTILIZACIÓN DEL SISTEMA DE ORGANIZACIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO

Los buques que naveguen por el estrecho ejercerán total diligencia y consideración con respecto a las prescripciones de la derrota de dos direcciones recomendada en el estrecho de Bonifacio. Dado que el estrecho es angosto, los capitanes de los buques habrán de asegurarse de que se realiza a bordo una vigilancia adecuada de la derrota del buque a fin de evitar las varadas y los abordajes.

2 NOTIFICACIÓN PARA BUQUES E INFORMACIÓN SOBRE LA NAVEGACIÓN

Los buques de arqueo bruto igual o superior a 300 que entren en el estrecho participarán en un sistema de notificación obligatoria para buques (BONIFREP), establecido por las autoridades competentes, según se describe en la publicación de la OMI sobre la organización del tráfico marítimo (sección G I/8).

3 PRACTICAJE

Se recomienda a los capitanes de buques que atraviesen el estrecho que utilicen los servicios de un práctico cualificado.

3.1 Categorías de buques afectados

Buques para los cuales la Asamblea de la OMI recomienda, en su resolución A.766(18) del 17 de noviembre de 1993, que los Gobiernos prohíban o, en todo caso, desalienten el tránsito por el estrecho de Bonifacio: petroleros con carga y buques que transporten productos químicos peligrosos o sustancias a granel, cuya lista figura en el anexo de la resolución MEPC.49(31), adoptada el 4 de julio de 1991.

* El texto de esta medida de protección correspondiente sale directamente del anexo 2 del documento NAV 57/15.

3.2 Descripción del procedimiento aplicable para solicitar un práctico

Los buques que deseen solicitar un práctico del estrecho de Bonifacio enviarán, en la medida de lo posible, por correo electrónico o por facsímil, la siguiente información al servicio llamado "Practicaje del estrecho de Bonifacio":

- nombre del buque y distintivo de llamada;
- tipo de buque y arqueado bruto;
- calado;
- puerto de destino/nombre y dirección del agente local;
- puesto de embarco y hora estimada de llegada.

24 horas antes de su llegada los buques informarán de su hora estimada de llegada o la confirmarán a la sede del servicio de practicaje del estrecho de Bonifacio.

Una vez que entren en la derrota del estrecho de Bonifacio, los buques confirmarán su hora estimada de llegada, dos horas antes de la llegada, llamando a "Bonifacio Traffic" en el canal 10 de ondas métricas.

3.3 Descripción del servicio de practicaje

La zona de practicaje incluye el estrecho y sus accesos. Normalmente los buques que entren en el estrecho embarcan a los prácticos fuera de la zona "BONIFREP".

Los lugares de embarque son los siguientes (WGS 84):

- Lugar de embarque oriental: 41°24',80 N 009°30',00 E;
- Lugar de embarque occidental: 41°17',28 N 008°58',50 E

4.1 Normas y reglas pertinentes en la zona

El estrecho de Bonifacio se encuentra dentro de la categoría de los "estrechos utilizados para la navegación internacional" regulados por la "Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar" (CONVEMAR), mejor conocida como la Convención de Montego Bay (10 de diciembre de 1982).

La mayoría del tráfico marítimo son buques mercantes que cruzan el estrecho en sentido este-oeste (varias docenas de buques por día). El tráfico que va en sentido norte-sur es principalmente de buques de pasaje (unas diez conexiones por día); este tráfico es muy intenso y se incrementa durante el verano, especialmente entre Bonifacio (Córcega) y Santa Teresa di Gallura (Cerdeña). Asimismo, unas 5 000 embarcaciones de recreo cruzan esta zona durante la temporada de verano.

Las reglas que se aplican a la navegación en el estrecho de Bonifacio se basan en la resolución A.766(18), adoptada por la OMI en 1993. Este texto insta a los buques que transportan materiales potencialmente peligrosos a que eviten esta vía marítima. Esto se ha complementado por las circulares SN/Circ.198 y 201 de la OMI (26 de mayo de 1998), que tratan de las "medidas de organización del tráfico marítimo distintas de los dispositivos de separación de tráfico" y "los sistemas obligatorios de notificación para buques" aplicables a las Bocas de Bonifacio desde el 1 de diciembre de 1998 a las 00 00 horas.

Francia e Italia han implantado estas disposiciones estableciendo la regla "Bonifacio Traffic", que representa un dispositivo más restringido, dado que está completamente prohibido el tránsito por las "Bocas de Bonifacio" de los buques franceses e italianos que transportan materiales potencialmente peligrosos.

Por esta razón, en 1993, tanto Italia, con el decreto del 26 de febrero de 1993 del Ministerio de Marina Mercante italiano, y Francia, mediante la ordenanza del 15 de febrero de la Prefectura de Tolón, han prohibido el tránsito de los buques tanque que enarbolan pabellón italiano o francés que transportan hidrocarburos y otras sustancias peligrosas o nocivas, como se definen en los convenios internacionales en vigor en ambos países¹.

Basándose en esos decretos, la prohibición de navegar en el estrecho no se aplica a los buques mercantes que enarbolan pabellones de otros países ni a buques italianos o franceses vacíos o que transportan cargas diferentes que, aun cuando estén correctamente lastrados, igual representan un factor de riesgo ambiental en caso de accidente por la presencia de combustible en sus tanques. Esta prohibición ha llevado a una reducción del tráfico marítimo, pero al mismo tiempo, permite el posible pasaje de buques que enarbolan otros pabellones y, a menudo, estos buques se encuentran en estado de seguridad deficiente (especialmente por la falta de doble casco o tecnologías similares) y son objeto de un mantenimiento insuficiente.

Asimismo, el *arrêté* N° 84/98 del 3 de noviembre de 1998 de la Prefectura marítima de Tolón² (enmendado por el *arrêté* 56/2003 de la Prefectura marítima de Tolón) rige la navegación en el estrecho de Bonifacio a fin de evitar sucesos accidentales de contaminación marina.

Crea zonas de precaución en el extremo de las marcaciones en las que se recomienda un doble sentido de movimiento, y la creación de un sistema de seguimiento de los buques en un radio de 20 millas de distancia del estrecho de Bonifacio. En paralelo, el decreto del Ministerio italiano de transporte y navegación sobre la organización del tráfico en el estrecho de Bonifacio establece los mismos procedimientos que figuran en el decreto N° 84/98.

Por otra parte, el 3 de junio de 1999 se firmó en Roma un acuerdo técnico entre Italia y Francia para implantar el sistema de notificación de los buques en el estrecho de Bonifacio (Bonifacio Traffic).

Por otra parte, a fin de restringir el tráfico marítimo peligroso por el estrecho de Bonifacio, en Italia se elaboró el *"Accordo volontario per l'attuazione di una serie di interventi finalizzati al conseguimento di più elevati standard di sicurezza ambientale in materia di trasporti marittimi di sostanze pericolose"* (Acuerdo voluntario para efectuar una serie de intervenciones encaminadas a lograr normas de seguridad ambiental más elevadas en relación con el transporte marítimo de sustancias peligrosas), firmado por el Ministerio italiano de medio ambiente, ordenación territorial y mar, por el Ministerio italiano de transporte y navegación, por Confindustria, por Assoporti y por algunas organizaciones ambientales y sindicatos (Roma, 1 de junio de 2001).

¹ En particular el decreto N° 1/93 (firmado en Tolón el 15 de febrero de 1993) de la Prefectura marítima del Mediterráneo, aplicable solamente a buques franceses, prohíbe, en las Bocas de Bonifacio, el tránsito de buques tanque que transportan hidrocarburos y de buques que transportan materiales potencialmente peligrosos o tóxicos. El anexo del decreto lista los hidrocarburos y las sustancias en cuestión con referencia al Convenio MARPOL. Al mismo tiempo, el decreto de la Marina mercante italiana del 26 de febrero de 1993 prohíbe el desplazamiento de buques tanque italianos que transporten hidrocarburos y de buques que transporten materiales potencialmente peligrosos o tóxicos.

² *Arrêté* N° 84/94 de 3 de noviembre de 1998 de la Prefectura marítima de Tolón – "Que reglamenta la navegación en el estrecho de Bonifacio a fin de evitar la contaminación marina accidental".

Entre otras cosas, el sexto artículo del acuerdo prevé que las compañías se comprometerán a utilizar, desde el 1 de junio de 2001, buques que transportan sustancias peligrosas enumeradas en los Anexos I y II del Convenio MARPOL 73/78 basados exclusivamente en contratos que excluyen explícitamente el tránsito por el estrecho de Bonifacio, contra varias compensaciones por el Gobierno, incluida la concertación en un lugar internacional a fin de alentar a la institución de una ZMES en el estrecho de Bonifacio.

En particular, el sexto artículo del Acuerdo voluntario dispone lo siguiente:

"6.1 – Confindustria y los sectores industriales interesados se comprometen a promover inmediatamente la inserción de cláusulas que excluyen expresamente el tránsito por el estrecho de Bonifacio en la parte de la carta para el uso de buques que transportan sustancias peligrosas enumeradas en los Anexos I y II del Convenio MARPOL 73/78.

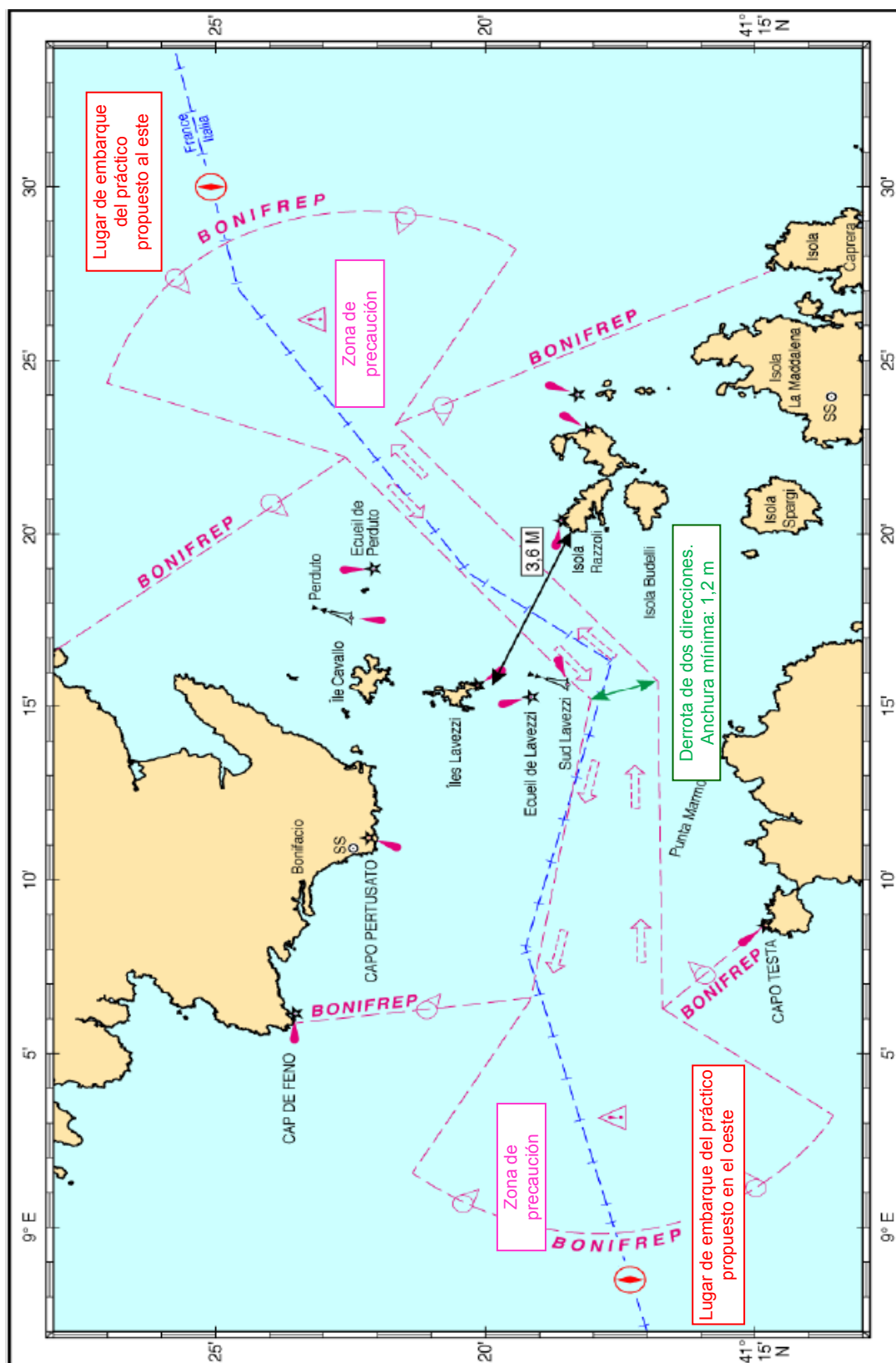
6.2 – Desde el 1 de julio de 2001, Confindustria y los sectores industriales interesados, también en nombre de firmas y compañías asociadas, se comprometen a utilizar buques que transporten sustancias peligrosas enumeradas en los Anexos I y II del Convenio MARPOL 73/78 basados exclusivamente en contratos que excluyan explícitamente el tránsito por el estrecho de Bonifacio.

6.3 – El Gobierno se compromete a actuar en todas las instancias de la UE e internacionales para eliminar el tráfico de sustancias peligrosas por el estrecho de Bonifacio, comenzando por la definición, por la OMI, del estrecho de Bonifacio como una zona marina especialmente sensible (ZMES). Asimismo, el Gobierno se compromete a promover todo tipo de adhesión voluntaria de los miembros de la Unión Europea y los Estados candidatos a la eliminación mencionada del tráfico de sustancias peligrosas por el estrecho de Bonifacio."

Al final, mediante el decreto del Ministerio de infraestructura y transporte de Italia del 29 de julio de 2008, "Definición del control de la zona de tráfico marítimo en las Bocas de Bonifacio y activación del centro de control pertinente en la oficina del puerto de la Maddalena", se activó el centro STM (Servicio de tráfico marítimo) de las Bocas de Bonifacio, cuyo nombre internacional es "Bonifacio Traffic" y cuya sede se encuentra en la zona Guardia Vecchia, bajo la autoridad de la Oficina del puerto, Servicio de guardacostas de la Maddalena.

Las medidas de organización del tráfico marítimo existentes y los sistemas obligatorios figuran en el gráfico que aparece a continuación.

GRÁFICO DE LAS MEDIDAS DE ORGANIZACIÓN DEL TRÁFICO EXISTENTES Y DEL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA PARA BUQUES



ANEXO 23

DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE SINGAPUR SOBRE LOS PROCEDIMIENTOS DE EVALUACIÓN DE LAS SOLICITUDES DE ZMES

La delegación de Singapur desearía dar las gracias a Francia e Italia por sus esfuerzos constructivos para abordar las inquietudes manifestadas por dicha delegación. Asimismo, elogia los esfuerzos del Grupo técnico por examinar las solicitudes de ZMES para garantizar que se cumplan todos los criterios pertinentes.

La delegación de Singapur toma nota de que algunos procedimientos de evaluación de la solicitud de ZMES del estrecho de Bonifacio no cumplían la secuencia que figura en las Directrices revisadas para la determinación y designación de ZMES. La secuencia incluida en las Directrices revisadas presenta una lógica útil para el examen adecuado de las solicitudes de ZMES. Dicha secuencia debería respetarse de manera rigurosa para garantizar la integridad del proceso y aplicar de manera adecuada las Directrices.

Esta delegación desearía hacer hincapié en el principio de que todas las solicitudes de ZMES deben cumplir las directrices y procedimientos que hayan sido adoptados por la OMI.

Asimismo, la delegación de Singapur desearía dejar constancia de que los procedimientos de evaluación de la solicitud de ZMES del estrecho de Bonifacio no deberían considerarse un precedente para las solicitudes futuras de ZMES.

ANEXO 24

RESOLUCIÓN MEPC.205(62)

Adoptada el 15 de julio de 2011

DIRECTRICES Y ESPECIFICACIONES DE 2011 RELATIVAS AL EQUIPO AÑADIDO PARA MODERNIZAR EL EQUIPO FILTRADOR DE HIDROCARBUROS QUE SE AJUSTA A LO DISPUESTO EN LA RESOLUCIÓN MEPC.60(33)

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 a) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

TOMANDO NOTA de la resolución MEPC.107(49), adoptada el 18 de julio de 2003, mediante la cual el Comité de Protección del Medio Marino adoptó, en su 49º periodo de sesiones, las actuales Directrices y especificaciones revisadas relativas al equipo de prevención de la contaminación para las sentinas de los espacios de máquinas de los buques, e invitó a los Gobiernos a que las adoptaran y aplicaran en la mayor medida posible y notificaran a la Organización los resultados de tal aplicación,

TOMANDO NOTA ADEMÁS de las disposiciones de la regla 14.6 del Anexo I del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (Convenio MARPOL), en la que se hace referencia a las Directrices y especificaciones revisadas antes mencionadas,

HABIENDO EXAMINADO, en su 62º periodo de sesiones, las Directrices y especificaciones relativas al equipo añadido para modernizar el equipo filtrador de hidrocarburos que se ajusta a lo dispuesto en la resolución MEPC.60(33), elaboradas por el Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque,

1. ADOPTA las Directrices y especificaciones de 2011 relativas al equipo añadido para modernizar el equipo filtrador de hidrocarburos que se ajusta a lo dispuesto en la resolución MEPC.60(33), cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. INVITA a los Gobiernos a que:
 - a) examinen las Directrices y especificaciones y fomenten su aplicación de modo que el equipo añadido instalado voluntariamente a bordo de los buques para modernizar el equipo filtrador de hidrocarburos existente que se ajusta a lo dispuesto en las Directrices y especificaciones revisadas relativas al equipo de prevención de la contaminación para las sentinas de los espacios de máquinas de los buques, adoptadas mediante la resolución MEPC.60(33), se ajuste a lo dispuesto en las Directrices y especificaciones relativas al equipo añadido; y
 - b) informen a la Organización sobre la experiencia adquirida en cuanto a dicha aplicación y, en particular, sobre los resultados positivos de las pruebas del equipo efectuadas conforme a las especificaciones;

3. PIDE a la Secretaría que, a partir de la información recibida, mantenga y actualice una lista del equipo aprobado y que la distribuya a las Partes a través del Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS);
4. INVITA ADEMÁS a los Gobiernos a que expidan el correspondiente "Certificado de homologación", según se indica en el párrafo 4.2.1 de las especificaciones, y a que concedan a los certificados expedidos con la autoridad de otros Gobiernos la misma validez que a los propios.

ANEXO

DIRECTRICES Y ESPECIFICACIONES DE 2011 RELATIVAS AL EQUIPO AÑADIDO PARA MODERNIZAR EL EQUIPO FILTRADOR DE HIDROCARBUROS QUE SE AJUSTA A LO DISPUESTO EN LA RESOLUCIÓN MEPC.60(33)

ÍNDICE

1	INTRODUCCIÓN
1.1	Generalidades
1.2	Ámbito de aplicación
1.3	Opciones de modernización
2	DEFINICIONES
3	ESPECIFICACIONES TÉCNICAS
4	ESPECIFICACIONES RELATIVAS A LAS PRUEBAS DE HOMOLOGACIÓN DEL EQUIPO AÑADIDO
4.1	Prescripciones relativas a las pruebas
4.2	Procedimientos para la aprobación y la certificación
5	PRESCRIPCIONES RELATIVAS A LA INSTALACIÓN
ANEXO	ESPECIFICACIONES RELATIVAS A LA PRUEBA Y EL FUNCIONAMIENTO PARA LA HOMOLOGACIÓN DEL EQUIPO AÑADIDO PARA MODERNIZAR EL EQUIPO FILTRADOR DE HIDROCARBUROS QUE SE AJUSTA A LO DISPUESTO EN LA RESOLUCIÓN MEPC.60(33)
PARTE 1	EQUIPO AÑADIDO QUE VAYA A INSTALARSE EN UN EQUIPO FILTRADOR DE HIDROCARBUROS ESPECÍFICO APROBADO EN VIRTUD DE LA RESOLUCIÓN MEPC.60(33)
PARTE 2	EQUIPO AÑADIDO QUE VAYA A INSTALARSE EN CUALQUIER EQUIPO FILTRADOR DE HIDROCARBUROS
PARTE 3	DOCUMENTACIÓN NECESARIA PARA LA APROBACIÓN
Apéndice 1	Certificado de homologación para el equipo añadido
Apéndice 2	Datos y resultados de las pruebas realizadas al equipo añadido de conformidad con lo dispuesto en las partes 1 o 2 del anexo de las Directrices de 2011 que figuran en la resolución MEPC.205(62)

1 INTRODUCCIÓN

1.1 Generalidades

1.1.1 En 2003, el Comité de Protección del Medio Marino adoptó las Directrices y especificaciones revisadas relativas al equipo de prevención de la contaminación para las sentinas de los espacios de máquinas de los buques (resolución MEPC.107(49)). En esa revisión de las especificaciones del equipo filtrador de hidrocarburos se pretendía principalmente mejorar su capacidad para tratar hidrocarburos emulsionados.

1.1.2 Las presentes Directrices se han elaborado con objeto de ofrecer una mejor asistencia para modernizar los sistemas instalados a bordo de los buques con anterioridad al 1 de enero de 2005, y cuyo equipo filtrador de hidrocarburos se aprobó en virtud de la resolución MEPC.60(33).

1.1.3 Se ha reconocido que la mejor medida para prevenir la contaminación resultante de las aguas de sentina oleosas es la instalación de un sistema integrado de tratamiento de las aguas de sentina (SITAS) con arreglo a lo dispuesto en la circular MEPC.1/Circ.642, según sea enmendada. El SITAS evita que se generen aguas de sentina oleosas. Aunque puede que no sea fácil ni viable instalar SITAS completos en buques existentes, la limpieza previa de las aguas de sentina oleosas, por ejemplo, con la instalación de un tanque primario entre los pozos de sentina y los tanques de sentina, debería examinarse con detenimiento a fin de eliminar las impurezas en la sentina mediante emersión o sedimentación, que es una forma eficaz de evitar que se atasquen los separadores de sentina.

1.2 Ámbito de aplicación

Las presentes Directrices se aplican al equipo añadido con posterioridad al tratamiento para el equipo filtrador de hidrocarburos que se ajusta a lo dispuesto en la resolución MEPC.60(33) con objeto de mejorar su capacidad para tratar hidrocarburos emulsionados de modo que el rendimiento demulsionante de los separadores de sentinas oleosas que vaya a obtenerse mediante la instalación del equipo añadido pueda ser equivalente al del equipo que se ajusta a lo dispuesto en la resolución MEPC.107(49).

1.3 Opciones de modernización

Existen dos tipos de equipo, indicados a continuación, para la modernización del equipo filtrador de hidrocarburos existente:

- .1 equipo que podría utilizarse para modernizar una marca específica de equipo filtrador de hidrocarburos. Dicho equipo debería someterse a prueba de conformidad con lo dispuesto en la parte 1 de las especificaciones relativas a las pruebas recogidas en el anexo de las presentes Directrices, vincularse con un equipo filtrador de hidrocarburos regido por la resolución MEPC.60(33) y homologarse para su uso junto con la marca específica del equipo filtrador de hidrocarburos sometido a prueba, a reserva de: 1) las pruebas ambientales recogidas en la parte 3 del anexo de la resolución MEPC.107(49) y 2) las limitaciones impuestas en la certificación del equipo modernizado.
- .2 equipo que podría utilizarse para modernizar cualquier marca de equipo filtrador de hidrocarburos que se ajuste a lo dispuesto en la resolución MEPC.60(33). Dicho equipo debería someterse a prueba de conformidad con lo dispuesto en la parte 2 de las especificaciones relativas a las

pruebas recogidas en el anexo de las presentes Directrices y homologarse para su uso junto con cualquier marca de equipo filtrador de hidrocarburos, a reserva de: 1) las pruebas ambientales recogidas en la parte 3 del anexo de la resolución MEPC.107(49) y 2) las limitaciones impuestas en la certificación del equipo modernizado.

2 DEFINICIONES

A menos que se indique lo contrario, en las presentes Directrices rigen las definiciones de las expresiones utilizadas en las Directrices y especificaciones revisadas relativas al equipo de prevención de la contaminación para las sentinas de los espacios de máquinas de los buques (resolución MEPC.107(49)).

3 ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

3.1 El equipo añadido debería ser de construcción robusta y adecuado para su uso a bordo, teniendo en cuenta el emplazamiento previsto en el buque.

3.2 Si se prevé instalarlo en espacios en que pueda haber una atmósfera inflamable, debería cumplir las reglas de seguridad aplicables a tales espacios. Todo elemento eléctrico que forme parte del equipo añadido debería ir situado en una zona no peligrosa, o bien la Administración debería certificar que puede instalarse sin riesgo en una zona potencialmente peligrosa. Toda pieza móvil instalada en zonas potencialmente peligrosas debería estar dispuesta de modo que se evite la acumulación de electricidad estática.

3.3 El equipo añadido debería estar proyectado de modo que funcione automáticamente junto con el equipo existente.

3.4 El equipo añadido debería requerir el mínimo de atención para ponerlo en funcionamiento. En el caso del equipo utilizado para las sentinas de la cámara de máquinas, no debería ser necesario efectuar ningún ajuste de las válvulas ni de otro equipo para poner en funcionamiento el equipo añadido. El equipo debería poder funcionar normalmente durante 24 horas como mínimo sin ser atendido.

3.5 Cabe señalar que la homologación completa con el líquido de prueba "C" debería llevarse a cabo sin interrupción para vigilar, limpiar o mantener el separador de aguas de sentina. Esa prueba se consideraría una simulación del funcionamiento sin vigilancia durante 24 horas que no requiere ninguna atención por parte de la tripulación.

3.6 El separador de sentina de 15 ppm debería funcionar de manera continua y automática sin ninguna interrupción. Debería garantizarse que el lavado a contracorriente, si se lleva a cabo durante la prueba de certificación, no cause:

- .1 dilución del líquido de prueba "C"; ni
- .2 dilución de la muestra de prueba enviada al laboratorio para análisis.

3.7 Si el flujo de entrada del líquido de prueba "C" se interrumpe durante la realización de la prueba, debería garantizarse que las cantidades totales de líquido de prueba "C" procesadas automáticamente no sean inferiores al flujo nominal del equipo sometido a prueba multiplicado por la duración de prueba especificada, es decir, 150 minutos (2,5 horas). Entretanto, el equipo sometido a prueba funcionará continua y automáticamente sin intervención humana.

3.8 El funcionamiento continuo y automático debería aplicarse a las pruebas de funcionamiento con el líquido de prueba "C" según los diagramas de los resultados de las pruebas que figuran en el apéndice del apéndice 1 de la resolución MEPC.107(49). No obstante, si debido al proceso de separación se considera que es necesario interrumpir la alimentación del líquido de prueba con el caudal nominal, por ejemplo para el lavado a contracorriente, durante la prueba de funcionamiento debería añadirse la duración de esas interrupciones al tiempo prescrito de la etapa de la prueba que se interrumpió. Entretanto, el equipo sometido a prueba funcionará continua y automáticamente sin intervención humana.

3.9 Todas las piezas del equipo añadido que puedan sufrir desgaste o daño deben ser de fácil acceso para el mantenimiento.

4 ESPECIFICACIONES RELATIVAS A LAS PRUEBAS DE HOMOLOGACIÓN DEL EQUIPO AÑADIDO

4.1 Prescripciones relativas a las pruebas

4.1.1 El modelo de producción del equipo añadido al cual corresponderá la aprobación debería ser idéntico al equipo sometido a pruebas de homologación acordes con las especificaciones relativas a la prueba y el funcionamiento que figuran en la parte 1 o en la parte 2 del anexo de las presentes Directrices. El equipo también debería someterse a pruebas de homologación acordes con las especificaciones para las pruebas ambientales que figuran en la parte 3 del anexo de la resolución MEPC.107(49).

4.1.2 Cuando una serie de equipos añadidos del mismo modelo y diferente capacidad requiera certificación de conformidad con las presentes especificaciones, la Administración podrá aceptar las pruebas realizadas con dos capacidades de la serie, en vez de pruebas de todas las capacidades, siempre que las dos pruebas que efectivamente se lleven a cabo correspondan al cuarto inferior y al cuarto superior de la serie.

4.2 Procedimientos para la aprobación y la certificación

La Administración podrá aprobar la instalación a bordo de equipo añadido que satisfaga en todos los aspectos las disposiciones de las presentes Directrices. La aprobación debería hacerse mediante un certificado de homologación en el que se consignen las características más importantes del instrumento, así como todas las limitaciones necesarias que restrinjan su uso para garantizar su adecuado funcionamiento. Dicho certificado debería expedirse según el modelo indicado en la parte 3 del anexo.

5 PRESCRIPCIONES RELATIVAS A LA INSTALACIÓN

5.1 Antes de la instalación del equipo añadido, es importante cerciorarse de que el equipo filtrador de hidrocarburos existente está bien mantenido y en buen estado y que la capacidad nominal se corresponde con la del equipo añadido.

5.2 El equipo añadido debería instalarse entre el equipo filtrador de hidrocarburos existente y el punto de muestreo provisto a efectos de inspecciones futuras a bordo.

5.3 El equipo añadido debería ir provisto de una placa fijada de manera permanente en la que se indiquen todas las limitaciones operacionales o de instalación que el fabricante o la Administración consideren necesarias.

5.4 Todo buque en el que se haya instalado un equipo añadido debería llevar a bordo, en todo momento, ejemplares de los manuales de instrucciones y mantenimiento.

5.5 A efectos de inspecciones a bordo, debería establecerse un punto de muestreo en una sección vertical de la tubería del efluente tan próximo como sea posible al orificio de descarga del separador de sentina de 15 ppm y del equipo añadido. Deberían instalarse medios de recirculación detrás y al lado de la salida de descarga al mar del dispositivo de detención que permitan someter a prueba el sistema separador de sentina de 15 ppm con la descarga al mar cerrada, incluidos la alarma de sentina de 15 ppm y el dispositivo de detención automático, si los hubiere.

5.6 Si la hubiere, la alarma de sentina debería aprobarse con arreglo a lo dispuesto en la resolución MEPC.107(49).

ANEXO

ESPECIFICACIONES RELATIVAS A LA PRUEBA Y EL FUNCIONAMIENTO PARA LA HOMOLOGACIÓN DEL EQUIPO AÑADIDO PARA MODERNIZAR EL EQUIPO FILTRADOR DE HIDROCARBUROS QUE SE AJUSTA A LO DISPUESTO EN LA RESOLUCIÓN MEPC.60(33)

PARTE 1

EQUIPO AÑADIDO QUE VAYA A INSTALARSE EN UN EQUIPO FILTRADOR DE HIDROCARBUROS ESPECÍFICO APROBADO EN VIRTUD DE LA RESOLUCIÓN MEPC.60(33)

1 GENERALIDADES

1.1 Las presentes especificaciones relativas a la prueba y el funcionamiento para la homologación se refieren al equipo añadido en el equipo filtrador de hidrocarburos homologado de conformidad con lo dispuesto en la resolución MEPC.60(33) (denominado en adelante "equipo filtrador de hidrocarburos"). Además, deberían someterse a prueba los sistemas eléctricos y electrónicos del equipo añadido de conformidad con las especificaciones para las pruebas ambientales que figuran en la parte 3 de la resolución MEPC.107(49).

1.2 La prueba del equipo añadido debería llevarse a cabo junto con la del equipo filtrador de hidrocarburos en el que está previsto que se instale el equipo añadido.

2 ESPECIFICACIONES RELATIVAS A LAS PRUEBAS

2.1 Las presentes especificaciones se refieren al equipo añadido en el equipo filtrador de hidrocarburos. El conjunto formado por el equipo filtrador de hidrocarburos y el equipo añadido debería ser capaz de producir un efluente para descargar en el mar que no contenga más de 15 ppm de hidrocarburos, cuando las emulsiones de entrada contengan 3 000 ppm de hidrocarburos en agua.

2.2 La instalación de prueba debe estar construida de modo que incluya no sólo el equipo filtrador de hidrocarburos y el equipo añadido, sino también las bombas, válvulas, tuberías y accesorios que se muestran en la figura 1:

- .1 en la prueba del equipo filtrador de hidrocarburos que no tenga una bomba incorporada, la bomba centrífuga "A" (figura 1) se utiliza para alimentar el equipo filtrador de hidrocarburos con las válvulas 2 y 4 abiertas y la válvula 3 cerrada. El caudal de la bomba centrífuga "A" se iguala al caudal de proyecto del equipo filtrador de hidrocarburos mediante el ajuste de la válvula de descarga de la bomba centrífuga;
- .2 debería instalarse una bomba centrífuga "B" para recircular en el tanque el líquido de prueba "C" a fin de asegurar que dicho líquido de prueba se mantiene en condición estable durante toda la prueba;

- .3 a fin de garantizar que el líquido de prueba y el agua se mezclan debidamente, debería instalarse inmediatamente antes del equipo filtrador de hidrocarburos una tubería de acondicionamiento, según se especifica en el párrafo 2.4;
- .4 en la instalación de prueba deberían montarse otras válvulas, caudalímetros y puntos de muestreo, según se muestra en la figura 1; y
- .5 las tuberías deberían estar proyectadas de modo que la velocidad máxima del líquido sea de 3 m/s.

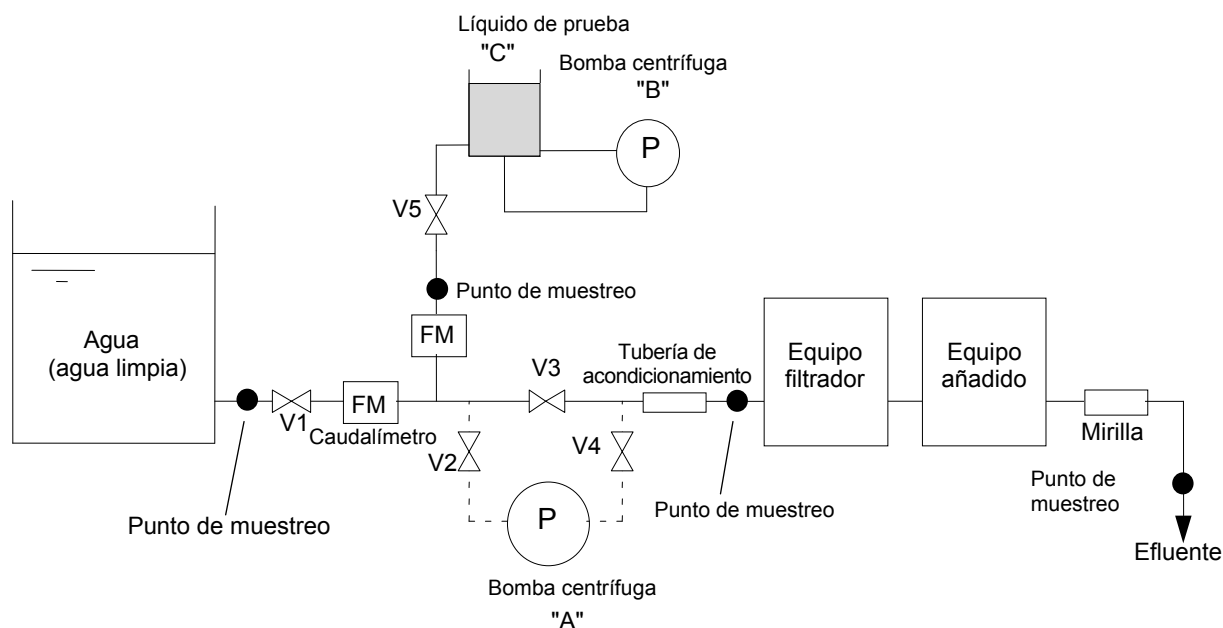


Figura 1: Instalación de prueba

2.3 Las pruebas deberían realizarse utilizando el líquido de prueba "C" descrito en la resolución MEPC.107(49).

2.4 Si el equipo filtrador de hidrocarburos tiene incorporada una bomba de alimentación, el equipo filtrador de hidrocarburos y el equipo añadido deberían someterse a prueba mientras la bomba suministra al equipo filtrador de hidrocarburos la cantidad necesaria de líquido de prueba y agua a su capacidad nominal. Si el equipo filtrador de hidrocarburos va a ser alimentado por las bombas del buque, se someterá a prueba suministrando la cantidad necesaria de mezcla de líquido de prueba y agua al orificio de admisión de una bomba centrífuga que trabaje como mínimo a 1 000 rpm (véase la línea discontinua de la figura 1). Esa bomba debería tener una capacidad de bombeo no inferior a 1,1 veces la capacidad nominal del equipo filtrador de hidrocarburos a la presión de entrega exigida para la prueba. Si se usa una bomba centrífuga, el exceso de capacidad de la bomba debería disiparse mediante una válvula reguladora en el lado de descarga de la bomba. En todos los casos, para garantizar unas condiciones uniformes, la disposición de la tubería inmediatamente antes del equipo filtrador de hidrocarburos debería ser tal que el influente tenga un número de Reynolds no inferior a 10 000 calculado en agua dulce, la velocidad mínima del líquido sea de 1 m/s y la longitud de la tubería de alimentación desde el punto de inyección del líquido de prueba hasta el equipo filtrador de hidrocarburos sea de al menos 20 veces su diámetro. Cerca de la entrada del equipo filtrador de hidrocarburos debería haber un punto de muestreo de la mezcla entrante y una cavidad para un termómetro, y el conducto de descarga debería estar provisto de un punto de muestreo de la mezcla saliente y de una mirilla.

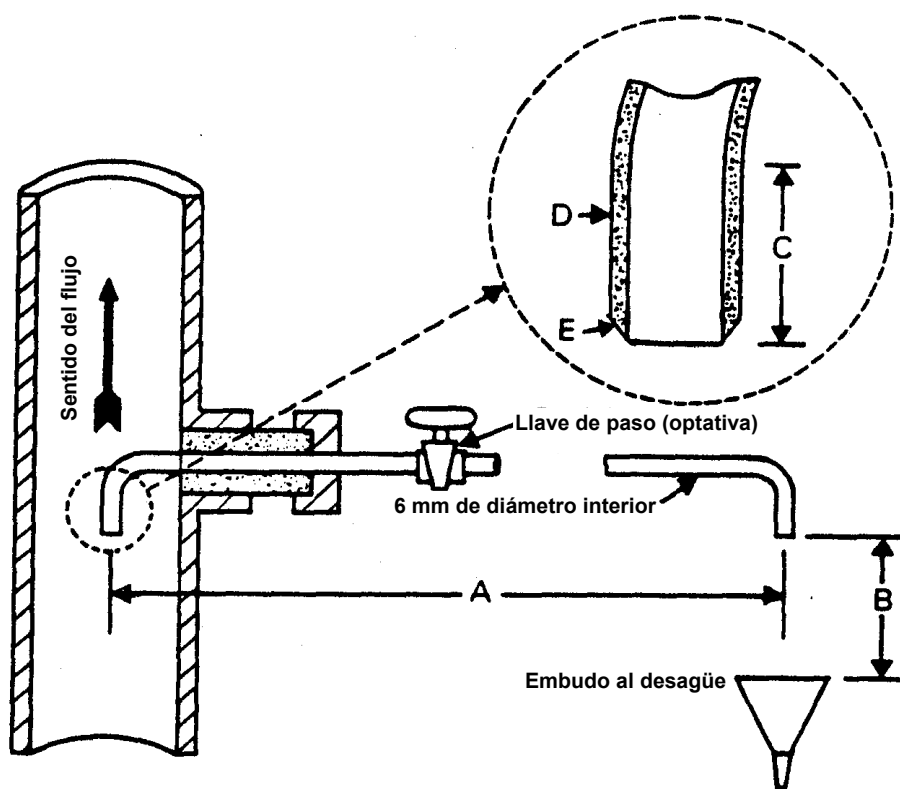


Figura 2: Diagrama del dispositivo de muestreo

A	Distancia A:	no superior a 400 mm
B	Distancia B:	suficiente para colocar la botella receptora de muestras
C	Dimensión C:	tramo recto (no debería ser inferior a 60 mm)
D	Dimensión D:	espesor de la pared del tubo (no debería ser superior a 2 mm)
E	Detalle E:	corte biselado (30°)

2.5 A fin de aproximarse a un muestreo isocinético, es decir, aquel en que la muestra entra en el conducto de muestreo a la velocidad del flujo, el dispositivo de muestreo debería ser según se indica en la figura 2 y, si el equipo tiene llave de paso, debería dejarse correr libremente el líquido durante un minuto como mínimo antes de tomar la muestra. Los puntos de muestreo deberían estar situados en tuberías tendidas verticalmente.

2.6 Si el funcionamiento del equipo filtrador de hidrocarburos y del equipo añadido depende esencialmente de la gravedad, la entrada al equipo añadido de la mezcla de agua y del líquido de prueba debería mantenerse a una temperatura no superior a 40 °C, y, cuando sea necesario, deberían proveerse serpentines de caldeo y de refrigeración. La densidad del agua no será superior a 1,015 a 20 °C. En otras formas de separación en que no se haya establecido que la eficacia de la separación depende de la temperatura, las pruebas deberían llevarse a cabo a una gama de temperaturas del influente que represente la gama normal del funcionamiento a bordo, de 10 °C a 40 °C, o a la temperatura de esta gama en que se sepa que la eficacia de separación es mínima.

2.7 En los casos en que el equipo filtrador de hidrocarburos y el equipo añadido requieran calentar el agua a una temperatura determinada y suministrar calor para mantener dicha temperatura, las pruebas deberían realizarse a esa temperatura.

2.8 Las pruebas con el líquido de prueba "C" deberían realizarse según se indica a continuación:

- .1 antes de llevar a cabo la prueba con el líquido de prueba "C", el equipo filtrador de hidrocarburos y el equipo añadido deberían llenarse de agua (de densidad no superior a 1,015 a 20 °C);
- .2 el equipo filtrador de hidrocarburos y el equipo añadido deberían ser alimentados con una mezcla compuesta por 6 % del líquido de prueba "C" y 94 % de agua para lograr un contenido de 3 000 ppm de hidrocarburos en emulsión en el agua de prueba, hasta que se hayan logrado condiciones estables. Se supone que las condiciones estables son aquellas que se logran después de bombear a través del equipo filtrador de hidrocarburos y el equipo añadido una cantidad de mezcla de líquido de prueba "C"/agua no inferior al doble del volumen del equipo filtrador de hidrocarburos y el equipo añadido; y
- .3 la prueba debería llevarse a cabo durante 2,5 horas. Deberían tomarse muestras de la descarga del efluente al cabo de 50 y 100 minutos después del acondicionamiento. Al finalizar esta prueba, debería abrirse una llave de paso de aire en el lado de aspiración de la bomba y, si es necesario, las válvulas del líquido de prueba "C" y del agua deberían cerrarse juntas despacio, y debería tomarse una muestra de la descarga del efluente al cesar el flujo (lo cual puede comprobarse mirando por la mirilla).

2.9 El muestreo debería realizarse como se indica en la figura 2, de modo que la muestra tomada represente convenientemente el fluido procedente del orificio de salida del efluente del equipo añadido.

2.10 Las muestras deberían tomarse de conformidad con la norma ISO 9377-2:2000. La muestra deberá extraerse el mismo día en que se recoge, sellarse y etiquetarse en presencia de un representante de la autoridad nacional, y deberían tomarse medidas para efectuar el análisis tan pronto como sea posible y, en todo caso, dentro de los siete días subsiguientes, siempre que las muestras se mantengan a una temperatura de entre 2 °C y 6 °C en laboratorios aprobados por la Administración.

2.11 El contenido de hidrocarburos de las muestras debería determinarse de conformidad con lo estipulado en la parte 4 del anexo de la resolución MEPC.107(49).

2.12 Cuando en la entrada y en la salida del equipo añadido haya instalados hidrocarbúrometros precisos y fiables, bastará tomar una muestra en ambos puntos durante cada prueba si las muestras confirman, con una tolerancia de $\pm 10\%$, los valores que indique el instrumento en ese mismo instante.

PARTE 2

EQUIPO AÑADIDO QUE VAYA A INSTALARSE EN CUALQUIER EQUIPO FILTRADOR DE HIDROCARBUROS

3 GENERALIDADES

Las presentes especificaciones relativas a la prueba y el funcionamiento para la homologación se refieren al equipo añadido en cualquier equipo filtrador de hidrocarburos homologado de conformidad con lo dispuesto en la resolución MEPC.60(33). Además, deberían someterse a prueba los sistemas eléctricos y electrónicos del equipo añadido de conformidad con las especificaciones para las pruebas ambientales que figuran en la parte 3 de la resolución MEPC.107(49).

4 ESPECIFICACIONES RELATIVAS A LAS PRUEBAS

4.1 Las presentes especificaciones se refieren al equipo añadido. El equipo añadido debería ser capaz de producir un efluente para descargar en el mar que no contenga más de 15 ppm de hidrocarburos, cuando las emulsiones de entrada contengan 3 000 ppm de hidrocarburos en agua.

4.2 La instalación de prueba debe estar construida de modo que incluya no sólo el equipo añadido, sino también las bombas, válvulas, tuberías y accesorios que se muestran en la figura 3:

- .1 en la prueba, la bomba centrífuga "A" (figura 3) se utiliza para alimentar el equipo añadido. El caudal de la bomba centrífuga "A" se iguala al caudal de proyecto del equipo añadido mediante el ajuste de la válvula de descarga de la bomba centrífuga;
- .2 debería instalarse una bomba centrífuga "B" para recircular al tanque el líquido de prueba "C" a fin de asegurar que dicho líquido de prueba se mantiene en condición estable durante toda la prueba;
- .3 a fin de garantizar que el líquido de prueba y el agua se mezclan debidamente, debería instalarse inmediatamente antes del equipo añadido una tubería de acondicionamiento, según se especifica en el párrafo 4.4;
- .4 en la instalación de prueba deberían montarse otras válvulas, caudalímetros y puntos de muestreo, según se muestra en la figura 3; y
- .5 las tuberías deberían estar proyectadas de modo que la velocidad máxima del líquido sea de 3 m/s.

4.3 Las pruebas deberían realizarse utilizando el líquido de prueba "C" descrito en la resolución MEPC.107(49).

4.4 El equipo añadido se somete a prueba suministrando la cantidad necesaria de mezcla de líquido de prueba y agua al orificio de admisión por medio de una bomba centrífuga que trabaje como mínimo a 1 000 rpm. Esa bomba debería tener una capacidad de bombeo no inferior a 1,1 veces la capacidad nominal del equipo añadido a la presión de entrega exigida para la prueba. El exceso de capacidad de la bomba debería disiparse mediante una válvula reguladora en el lado de descarga de la bomba. En todos los casos,

para garantizar unas condiciones uniformes, la disposición de la tubería inmediatamente antes del equipo añadido debería ser tal que el influente tenga un número de Reynolds no inferior a 10 000 calculado en agua dulce, la velocidad mínima del líquido sea de 1 m/s y la longitud de la tubería de alimentación desde el punto de inyección del líquido de prueba hasta el equipo añadido sea de al menos 20 veces su diámetro. Cerca de la entrada del equipo añadido debería haber un punto de muestreo de la mezcla entrante y una cavidad para un termómetro, y el conducto de descarga debería estar provisto de un punto de muestreo de la mezcla saliente y de una mirilla.

4.5 A fin de aproximarse a un muestreo isocinético, es decir, aquel en que la muestra entra en el conducto de muestreo a la velocidad del flujo, el dispositivo de muestreo debería ser según se indica en la figura 2 y, si el equipo tiene llave de paso, debería dejarse correr libremente el líquido durante un minuto como mínimo antes de tomar la muestra. Los puntos de muestreo deberían estar situados en tuberías tendidas verticalmente.

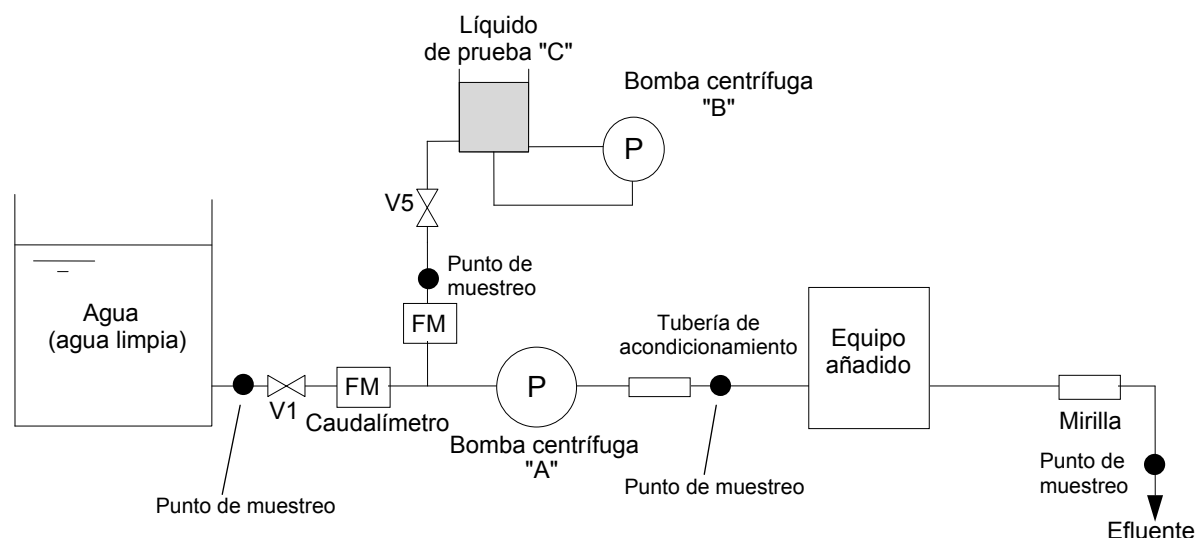


Figura 3: Instalación de prueba

4.6 Si el funcionamiento del equipo añadido depende esencialmente de la gravedad, la entrada al equipo añadido de la mezcla de agua y del líquido de prueba debería mantenerse a una temperatura no superior a 40 °C, y, cuando sea necesario, deberían proveerse serpentines de caldeo y de refrigeración. La densidad del agua no debería ser superior a 1,015 a 20 °C. En otras formas de separación en que no se haya establecido que la eficacia de la separación depende de la temperatura, las pruebas deberían llevarse a cabo a una gama de temperaturas del influente que represente la gama normal del funcionamiento a bordo, de 10 °C a 40 °C, o a la temperatura de esta gama en que se sepa que la eficacia de separación es mínima.

4.7 En los casos en que el equipo añadido requiera calentar el agua a una temperatura determinada y suministrar calor para mantener dicha temperatura, las pruebas deberían realizarse a esa temperatura.

4.8 Las pruebas con el líquido de prueba "C" deberían realizarse según se indica a continuación:

- .1 antes de llevar a cabo la prueba con el líquido de prueba "C", el equipo añadido debería llenarse de agua (de densidad no superior a 1,015 a 20 °C);

- .2 el equipo añadido debería ser alimentado con una mezcla compuesta por 6 % del líquido de prueba "C" y 94 % de agua para lograr un contenido de 3 000 ppm de hidrocarburos en emulsión en el agua de prueba, hasta que se hayan logrado condiciones estables. Se supone que las condiciones estables son aquellas que se logran después de bombear a través del equipo añadido una cantidad de mezcla de líquido de prueba "C"/agua no inferior al doble del volumen del equipo añadido; y
- .3 la prueba debería llevarse a cabo durante 2,5 horas. Deberían tomarse muestras de la descarga del efluente al cabo de 50 y 100 minutos después del acondicionamiento. Al finalizar esta prueba, debería abrirse una llave de paso de aire en el lado de aspiración de la bomba y, si es necesario, las válvulas del líquido de prueba "C" y del agua deberían cerrarse juntas despacio, y debería tomarse una muestra en la descarga del efluente al cesar el flujo (lo cual puede comprobarse mirando por la mirilla).

4.9 El muestreo debería realizarse como se indica en la figura 2, de modo que la muestra tomada represente convenientemente el fluido procedente del orificio de salida del efluente del equipo añadido.

4.10 Las muestras deberían tomarse de conformidad con la norma ISO 9377-2:2000. La muestra deberá extraerse el mismo día en que se recoge, sellarse y etiquetarse en presencia de un representante de la autoridad nacional, y deberían tomarse medidas para efectuar el análisis tan pronto como sea posible y, en todo caso, dentro de los siete días subsiguientes, siempre que las muestras se mantengan a una temperatura de entre 2 °C y 6 °C en laboratorios aprobados por la Administración.

4.11 El contenido de hidrocarburos de las muestras debería determinarse de conformidad con lo estipulado en la parte 4 del anexo de la resolución MEPC.107(49).

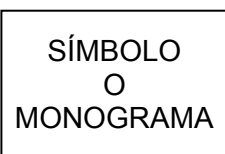
4.12 Cuando en la entrada y en la salida del equipo añadido haya instalados hidrocarbурómetros precisos y fiables, bastará tomar una muestra en ambos puntos durante cada prueba si las muestras confirman, con una tolerancia de $\pm 10\%$, los valores que indique el instrumento en ese mismo instante.

PARTE 3

DOCUMENTACIÓN NECESARIA PARA LA APROBACIÓN

5.1 En el certificado de homologación que expida la Administración, según el modelo señalado en el párrafo 5.2 *infra*, debería indicarse que se han cumplido satisfactoriamente todas las prescripciones sobre las pruebas enumeradas en las partes 1 y 2 del presente anexo. La Administración podrá expedir un certificado de homologación basado en pruebas efectuadas por separado o en pruebas ya efectuadas bajo la supervisión de otra Administración.

5.2 El certificado de homologación debería expedirse según el modelo que aparece en el apéndice del presente anexo. En él deberían indicarse el tipo y el modelo del equipo añadido a que se refiere, con los dibujos de montaje del equipo, debidamente fechados. Cada dibujo debería llevar los números de las especificaciones del modelo o pormenores de identificación equivalentes. El certificado debería incluir el protocolo completo de las pruebas de funcionamiento en que esté basado. Cuando una Administración expida un certificado de homologación basado en un certificado previamente expedido por otra Administración, dicho certificado debería indicar la Administración que efectuó las pruebas del equipo añadido y llevar adjunta una copia de los resultados de las pruebas originales.



APÉNDICE 1

Certificado de homologación para el equipo añadido

Nombre de la Administración

Se certifica que el equipo añadido indicado a continuación se ha examinado y sometido a prueba de conformidad con lo prescrito en el anexo de las Directrices de 2011 que figuran en la resolución MEPC.205(62). El presente certificado es válido únicamente para el equipo añadido que se indica a continuación.

Equipo añadido provisto por

.....
del modelo y tipo

que comprende:

- * Equipo añadido fabricado por
según especificación/dibujo de montaje N° de fecha
- * Coalescedor/absorbente/membrana/filtro fabricado por
según especificación/dibujo de montaje N°
- * Equipo de control fabricado por
según especificación/dibujo de montaje N° de fecha
- * Otros dispositivos
según especificación/dibujo de montaje N°

* A efectos de instalación en equipo filtrador de hidrocarburos provisto por

.....
del modelo y tipo

Caudal máximo del sistema m³/h _____

Limitaciones impuestas

Los datos y resultados de las pruebas se adjuntan en el apéndice.

Sello oficial

Firmado

Administración de

A días del mes de de 20

* Táchese según proceda.

APÉNDICE 2

Datos y resultados de las pruebas realizadas al equipo añadido de conformidad con lo dispuesto en las partes 1 o 2 del anexo de las Directrices de 2011 que figuran en la resolución MEPC.205(62)

Equipo añadido suministrado por

Lugar de la prueba

Método de análisis de las muestras

Muestras analizadas por

Las pruebas ambientales de las secciones eléctrica y electrónica del equipo añadido se llevaron a cabo de conformidad con la parte 3 del anexo de las Directrices de 2011 que figuran en la resolución MEPC.205(62). El equipo funcionó satisfactoriamente al término de cada una de las pruebas especificadas en el protocolo de las pruebas ambientales.

Líquido de prueba "C".

Surfactante – prueba documental*

Óxidos de hierro – prueba documental*

Agua de prueba

Densidad

a 20 °C

Sustancias sólidas presentes

Temperaturas de prueba

Ambiente

°C

Líquido de prueba "C"

°C

Agua de prueba

°C

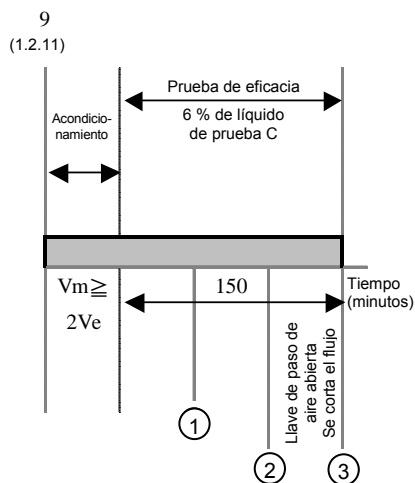
Se adjunta diagrama de la instalación de prueba

Se adjunta diagrama del dispositivo de muestreo

* Certificado o análisis en laboratorio.

RESULTADOS DE LAS PRUEBAS (EN PPM) Y PROCEDIMIENTOS DE PRUEBA

Líquido de prueba "C"



	1	2	3
Influente			
Efluente			

Firma Fecha Sello oficial

(Deberá ponerse el sello oficial o un signo de identificación equivalente y la fecha de aprobación en todas las páginas del protocolo de prueba.)

ANEXO 25

RESOLUCIÓN MEPC.206(62)

Adoptada el 15 de julio de 2011

PROCEDIMIENTO PARA LA APROBACIÓN DE OTROS MÉTODOS DE GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE DE CONFORMIDAD CON LA REGLA B-3.7 DEL CONVENIO BWM

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

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

RECORDANDO TAMBIÉN que la Conferencia internacional sobre la gestión del agua de lastre para buques, celebrada en la sede de la Organización en 2004, adoptó el Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques (denominado en adelante "Convenio BWM"),

RECORDANDO ASIMISMO que en la regla A-2 del Convenio BWM se establece que la descarga del agua de lastre sólo se realizará mediante la gestión del agua de lastre de conformidad con las disposiciones del anexo del Convenio,

TOMANDO NOTA de que la regla B-3.7 del Convenio BWM permite el uso de "otros métodos" de gestión del agua de lastre para conseguir, como mínimo, el mismo grado de protección del medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos que el que se dispone en las reglas B-3.1 a B-3.5,

RECONOCIENDO que estos "otros métodos" deberían tener en cuenta los aspectos relacionados con la seguridad del buque y la tripulación, la aceptabilidad desde el punto de vista ambiental, los aspectos prácticos, la eficacia en función de los costos, los aspectos económicos y la eficacia desde el punto de vista biológico, y que el Comité de Protección del Medio Marino debería aprobarlos en principio,

HABIENDO EXAMINADO, en su 62º periodo de sesiones, el proyecto de procedimiento para la aprobación de otros métodos de gestión del agua de lastre de conformidad con la regla B-3.7 del Convenio BWM, elaborado por el Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel en su 15º periodo de sesiones,

1. ADOPTA el Procedimiento para la aprobación de otros métodos de gestión del agua de lastre de conformidad con la regla B-3.7 del Convenio BWM, el cual figura en el anexo de la presente resolución;
2. INVITA a las Administraciones a que apliquen el procedimiento que figura en el anexo tan pronto como sea posible o cuando el Convenio les sea aplicable;
3. INSTA a los Estados Miembros a que pongan el procedimiento del anexo en conocimiento de los propietarios de buques, constructores de buques, fabricantes de sistemas de gestión del agua de lastre y cualquier otra parte interesada; y
4. ACUERDA mantener el Procedimiento sometido a examen.

ANEXO

PROCEDIMIENTO PARA LA APROBACIÓN DE OTROS MÉTODOS DE GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE DE CONFORMIDAD CON LA REGLA B-3.7 DEL CONVENIO BWM

1 INTRODUCCIÓN

1.1 La regla B-3.7 del Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, 2004 (el Convenio BWM) permite el uso de otros métodos de gestión del agua de lastre para conseguir, como mínimo, el mismo grado de protección del medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos que el que se dispone en las reglas B-3.1 a B-3.5 y que ha aprobado, en principio, el MEPC.

1.2 Quienes elaboren otros métodos deberían también tener en cuenta los aspectos relacionados con la seguridad del buque y la tripulación, su aceptabilidad desde el punto de vista ambiental (es decir, que no causen mayores problemas ambientales de los que resuelven), su aspecto práctico (es decir, que sean compatibles con el proyecto y el funcionamiento de los buques), su eficacia en función de los costos y los aspectos económicos, y su eficacia desde el punto de vista biológico.

1.3 El Procedimiento para la aprobación de otros métodos de gestión del agua de lastre de conformidad con la regla B-3.7 del Convenio BWM (denominado en adelante "el Procedimiento") tiene como finalidad facilitar criterios para la evaluación y aprobación de otros métodos de gestión del agua de lastre (denominados en adelante "otros métodos").

1.4 El presente Procedimiento se ha elaborado a fin de garantizar que estos otros métodos faciliten, como mínimo, el mismo grado de protección del medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos que los métodos permitidos de conformidad con las reglas B-3.1 a B-3.5.

1.5 Los otros métodos de gestión del agua de lastre han de ser aprobados, en principio, por el Comité antes de la aprobación de otro método por la Administración.

1.6 Los sistemas basados en otro método en el que se añadan al agua de lastre preparados y sustancias activas o éstos sean generados a bordo de los buques por el sistema también deberían estar sujetos a la aprobación del Comité, de conformidad con el Procedimiento para la aprobación de sistemas de gestión del agua de lastre en los que se utilicen sustancias activas (D9).

1.7 Todos los sistemas de a bordo basados en otro método también tendrán que ser homologados u obtener la aprobación de prototipo, según proceda, de conformidad con las Directrices para la aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre (D8) o las Directrices para la aprobación de los prototipos de tecnologías de tratamiento del agua de lastre (D10).

1.8 Cuando no pueda homologarse otro método debido a su naturaleza, la Administración debería recomendar al Comité un método apropiado de reconocimiento o certificación.

1.9 Durante el proceso de aprobación, la Administración también tendrá que evaluar los efectos ambientales de todos los productos químicos secundarios y/o los efectos físicos del otro método por lo que respecta a la seguridad para el medio ambiente.

1.10 En este Procedimiento se identifica la información que se ha de facilitar, se determinan las partes responsables de facilitar tal información y se reseñan los procedimientos de aprobación prescritos por el Comité.

1.11 La utilización de otros métodos de gestión del agua de lastre debería ser coherente con los objetivos del Convenio de "prevenir, reducir al mínimo y, en último término, eliminar los riesgos para el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes y los recursos, resultantes de la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos por medio del control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, así como evitar los efectos secundarios ocasionados por dicho control y promover los avances de los conocimientos y la tecnología conexos". Según la nueva tecnología que se utilice en el otro método, las verificaciones para la aprobación podrían ser distintas de las especificadas en el párrafo 1.7, pero deberían mantener el mismo nivel de protección.

1.12 Los otros métodos que utilicen organismos no entran dentro del ámbito del presente Procedimiento.

2 FINALIDAD

2.1 El Procedimiento tiene por objeto garantizar que los otros métodos aprobados ofrezcan un grado de protección equivalente al de las normas que figuran en el Convenio BWM. El Procedimiento se mantendrá sometido a examen y será actualizado por el Comité a la luz de la experiencia adquirida durante su aplicación y tal como lo exija la evolución de los conocimientos y la tecnología.

2.2 La finalidad del Procedimiento es:

- .1 ofrecer una interpretación y una aplicación uniformes de las prescripciones para la aprobación de otros métodos permitidos de conformidad con la regla B-3.7;
- .2 garantizar que los otros métodos aprobados por la Administración puedan, como mínimo, alcanzar un grado de protección equivalente al dispuesto en las normas del Convenio BWM en relación con la prevención de la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos, de conformidad con lo prescrito en las reglas B-3.1 a B-3.5;
- .3 ayudar a determinar la información necesaria para la aprobación en principio de otros métodos de conformidad con la regla B-3.7 del Convenio BWM y determinar los cometidos y responsabilidades por lo que respecta a facilitar tal información;
- .4 ayudar a las Administraciones a llevar a cabo la aprobación de otro método;
- .5 servir de orientación a los fabricantes, propietarios de buques y otras partes interesadas por lo que respecta a determinar la idoneidad de otro método en lo que se refiere a dar cumplimiento a las prescripciones del Convenio BWM; y
- .6 facilitar el proceso de aprobación utilizado por el Comité.

3 DEFINICIONES

3.1 A efectos del presente Procedimiento se aplican las definiciones que figuran en el Convenio y las siguientes:

- .1 *Método*: proceso desarrollado y proyectado para reducir la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales a través del agua de lastre de los buques a fin de satisfacer las prescripciones especificadas en las reglas B-3.1 a B-3.5 del Convenio BWM.
- .2 *Otro método*: alternativa a un método definido de conformidad con la regla 3.1.1 *supra* que facilite un grado de protección equivalente a las prescripciones especificadas en las reglas B-3.1 a B-3.5 del Convenio BWM.

4 APLICABILIDAD

4.1 El Procedimiento se aplica a todas las Administraciones, Partes en el Convenio BWM y otros Estados Miembros de la OMI que deseen obtener la aprobación en principio para otro método de conformidad con la regla B-3.7, o evaluar u otorgar la aprobación del otro método en cuestión. Este Procedimiento es también para uso del Comité cuando examine la aprobación en principio.

4.2 Los fabricantes de equipos que deseen obtener la aprobación de otro método también deberían consultar el presente Procedimiento.

4.3 Los métodos de gestión del agua de lastre sujetos a la regla A-4.1 del Convenio BWM no están sujetos al presente Procedimiento ni a la regla B-3.7.

5 PRESENTACIÓN AL COMITÉ DE UNA SOLICITUD DE APROBACIÓN EN PRINCIPIO DE OTRO MÉTODO

5.1 La información facilitada en apoyo de una solicitud de aprobación en principio debería ser completa, de calidad suficiente y conforme con el presente Procedimiento.

5.2 El solicitante de la aprobación en principio de otro método debería facilitar pruebas validadas independientemente y/o pruebas operacionales de que el otro método que se presenta:

- .1 facilita un grado de protección al menos equivalente al de las prescripciones especificadas en las reglas B-3.1 a B-3.5 del Convenio BWM; y
- .2 puede facilitar un grado de protección constante, en todo momento, en todos los medios/ubicaciones.

Equivalencia y criterios de referencia para una solicitud de aprobación en principio de otro método

5.3 En las solicitudes de otros métodos debería incluirse un enfoque totalmente elaborado y validado independientemente para evaluar el grado de protección ofrecido por el otro método en cuestión contra la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos y su equivalencia a las prescripciones de las reglas B-3.1 a B-3.5 del Convenio BWM y las prescripciones adicionales reseñadas en el presente Procedimiento,

según proceda. Un posible punto de partida para llegar a dicho enfoque podría ser la comparación entre el grado de protección garantizado por la gestión del agua de lastre de conformidad con las reglas B-3.1 a B-3.5 y el grado de protección garantizado por el otro método si se utiliza en buques comparables.

5.4 En el caso de otros métodos, debería demostrarse mediante evaluación de riesgos, modelos físicos y biológicos validados independientemente, pruebas operacionales de estos modelos y pruebas operacionales a escala natural, según proceda, que pueden satisfacer, en todo momento, un grado de protección como mínimo equivalente al de las prescripciones existentes con respecto a la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos a través de la descarga del agua de lastre. La evaluación de riesgos debería ser tan rigurosa como la estipulada en las Directrices D7.

5.5 En las solicitudes pertinentes para otros métodos debería especificarse la referencia con respecto a la cual puede medirse el rendimiento de cualquier sistema basado en ese otro método concreto. Esta referencia:

- .1 haría posible que el Comité llevase a cabo una comparación transparente entre el grado de protección ofrecido por el otro método y el facilitado por las prescripciones de las reglas B-3.1 a B-3.5 del Convenio BWM;
- .2 sería mensurable y podría evaluarse de cara a su aprobación (de forma similar a las prescripciones del Convenio, es decir, siendo D-1 un proceso de evaluación, mientras que la regla D-2 constituye una norma de eficacia mensurable);
- .3 podría ser verificada por los Estados rectores del puerto y los Estados de abanderamiento mediante la toma de muestras, la comprobación de registros u otros procesos (que se definirán y enumerarán y cuyos detalles técnicos se explicarán/aclararán adecuadamente en la solicitud pertinente, por lo que respecta a las verificaciones propuestas para las inspecciones por el Estado de abanderamiento o el Estado rector del puerto que se realicen a bordo);
- .4 debería incluirse en la solicitud, ser aprobada por el Comité y ser utilizada posteriormente para el examen de la aprobación mediante las pruebas relativas al cumplimiento realizadas en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto;
- .5 constituiría una garantía de que los sistemas basados en otro método facilitan el mismo grado de protección para el medio ambiente que el otro método que ha recibido la aprobación en principio del Comité; y
- .6 estaría basada en una norma internacional reconocida, según proceda, siempre que pueda demostrarse que esta es equivalente a las prescripciones existentes.

5.6 El otro método puede facilitar el mismo grado de protección para el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos si:

- .1 el proceso de lastrado y deslastrado no transfiere organismos acuáticos perjudiciales ni agentes patógenos; o
- .2 la descarga del agua de lastre no contiene organismos acuáticos perjudiciales ni agentes patógenos.

Criterios para el protocolo de muestreo con respecto a la solicitud de aprobación en principio de otro método

5.7 La solicitud del otro método debería incluir un protocolo de muestreo y análisis del agua de lastre que sea coherente con las Directrices para el muestreo del agua de lastre (D2).

Criterios relativos a la seguridad del buque y el personal con respecto a la solicitud de aprobación en principio de otro método

5.8 La solicitud debería incluir una evaluación formal de la seguridad o un análisis de la seguridad para garantizar que el otro método, o el sistema basado en otro método, sea seguro para su instalación a bordo de un buque y que se hayan determinado y abordado adecuadamente todos los riesgos para la tripulación del buque que plantee el sistema. Esta evaluación formal de la seguridad o análisis de la seguridad debería ser coherente con la parte 3 del anexo de las Directrices para la aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre (D8) y debería ser aprobada por la Administración.

6 PROCESO DE PRESENTACIÓN

6.1 El solicitante debería evaluar el otro método con respecto a la referencia, de manera acorde con un protocolo aprobado por una Administración.

6.2 El solicitante debería preparar una solicitud relativa al otro método y presentarla al Estado Miembro en cuestión.

6.3 La Administración debería examinar la solicitud a fin de asegurarse de que es satisfactoria (es decir, que contiene toda la información necesaria y que la información facilitada es suficiente para que el Comité adopte una decisión). Si la solicitud es satisfactoria, el Estado Miembro debería presentar al Comité una propuesta para su aprobación en principio teniendo en cuenta los plazos de entrega, antes del periodo de sesiones del MEPC en el cual se quiera obtener la aprobación en principio.

6.4 Durante el periodo de sesiones, el Comité debería decidir si la propuesta es aceptable para su examen por el Comité y establecer el calendario para la evaluación de la propuesta de la siguiente manera:

- .1 el Comité puede encargar un examen independiente del método de evaluación de riesgos, los datos y las hipótesis a fin de garantizar que se lleve a cabo un análisis riguroso desde el punto de vista científico. El examen debería ser realizado por expertos independientes con conocimientos de cuestiones ecológicas, biología acuática, funcionamiento y proyecto del buque y evaluación de riesgos; y
- .2 el informe de los evaluadores debería presentarse por escrito y distribuirse a las Partes, Miembros de la Organización, las Naciones Unidas y sus organismos especializados, organizaciones intergubernamentales que tengan acuerdos con la Organización y organizaciones no gubernamentales con carácter consultivo ante la Organización, con antelación a su examen por el Comité.

6.5 El Comité, las autoridades competentes involucradas y los evaluadores independientes, en caso de haberlos, deberían tratar de manera confidencial todos los datos de dominio privado. No obstante, debería tratarse como información no confidencial toda aquella relativa a la seguridad y la protección del medio ambiente, incluidas las propiedades físicas y químicas, y los datos sobre el destino en el medio ambiente y la toxicidad.

6.6 El Comité debería evaluar la solicitud de aprobación en principio de otro método de conformidad con el presente Procedimiento.

7 EVALUACIÓN DE LA EQUIVALENCIA

7.1 El Comité debería examinar las referencias que figuran en la solicitud y, según proceda, tenerlas en cuenta al evaluar la equivalencia con el grado de protección para el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos previsto en las reglas B-3.1 a B-3.5.

7.2 Otros métodos proyectados para ofrecer como mínimo un grado de protección equivalente con respecto a la prevención de la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos a través de la descarga del agua de lastre deberían demostrar, mediante la evaluación de riesgos, modelos físicos y biológicos validados independientemente, pruebas operacionales de estos modelos y pruebas operacionales a escala natural, de ser aplicables, que el otro método puede ofrecer un grado de protección en todo momento que es, como mínimo, equivalente, o superior, a las prescripciones aplicables que figuran en el Convenio BWM.

7.3 La evaluación de riesgos es el proceso lógico para determinar la probabilidad y consecuencias de sucesos específicos tales como la entrada, el establecimiento o la propagación de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos en situaciones en las que no es posible una comparación directa de las referencias de la solicitud con las normas D-1 y D-2.

7.4 Al llevar a cabo una evaluación de riesgos para examinar y evaluar la equivalencia de otro método con las normas actuales deberían aplicarse con cautela los principios sobre la evaluación de riesgos reseñados en las Directrices para la evaluación de los riesgos a efectos de la regla A-4 del Convenio BWM (D7). La falta de plena certeza científica debería considerarse cuidadosamente en el proceso de adopción de decisiones.

Equivalencia con la norma D-1

7.5 Otros métodos concebidos para facilitar la equivalencia con la norma D-1 pueden utilizarse solamente hasta que se exija, en virtud del Convenio BWM, que el tipo de buque cumpla la norma D-2 (a menos que se demuestre que el sistema también puede ofrecer la equivalencia con la norma D-2):

- .1 estos métodos deberían demostrar, mediante la evaluación de riesgos, modelos físicos y biológicos validados independientemente, pruebas operacionales de estos modelos y pruebas operacionales a escala natural de los sistemas basados en otros métodos, de ser aplicables, que el otro método puede ofrecer en todo momento un grado de protección que es, como mínimo, equivalente, o superior, al de la regla D-1 del Convenio BWM;

- .2 si se duda sobre el efecto ambiental del otro método durante su elaboración, la aprobación debería dividirse del mismo modo que en el Procedimiento (D9). Es decir, la Administración y el Comité deberían aprobar otros métodos basándose en datos validados independientemente antes de que dichos métodos se sometan a prueba en el mar; y
- .3 los parámetros de calidad del agua pertinentes (por ejemplo, sólidos en suspensión, salinidad, concentración de oxígeno, materia orgánica particulada) deberían ser, dentro de lo razonable, los mismos en el agua que entra y en la que sale.

Equivalencia con la norma D-2

7.6 Otros métodos concebidos para facilitar la equivalencia con a la norma D-2 deberían demostrar, mediante la evaluación de riesgos, modelos físicos y biológicos validados independientemente, pruebas operacionales de estos modelos y pruebas operacionales a escala natural de los sistemas basados en otros métodos, de ser aplicables, que el otro método puede ofrecer en todo momento un grado de protección que es, como mínimo, equivalente, o superior, al de la regla D-2 del Convenio BWM, tal como se indica a continuación:

- .1 cuando sea oportuno, las referencias deberían basarse en normas internacionales reconocidas, siempre que pueda demostrarse que facilitan un grado de protección equivalente al de la norma D-2;
- .2 la descripción de las características principales del agua de lastre, así como la ausencia y presencia de organismos acuáticos perjudiciales, deberá ser sustentada mediante verificación independiente; y
- .3 debería disponerse de los resultados de las pruebas a bordo, las especificaciones del equipo y la garantía de calidad.

8 APROBACIÓN

8.1 La aprobación se lleva a cabo en dos etapas:

- .1 una aprobación en principio del otro método tras el examen y la evaluación por el Comité (regla B-3.7); y
- .2 la aprobación del otro método de un modo análogo a las Directrices D8 y D10 por la Administración.

Evaluación para la aprobación en principio

8.2 La solicitud de aprobación en principio debería ser evaluada por el Comité a fin de determinar si:

- .1 la solicitud de aprobación en principio está completa, es de calidad suficiente y es conforme al presente Procedimiento;
- .2 el otro método no causa ningún efecto adverso inaceptable al medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos;
- .3 el otro método no contraviene otras reglas del Convenio BWM, ni de ningún otro convenio o código aplicable al tipo de buque;

- .4 el otro método garantiza, como mínimo, el mismo grado de protección del medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos que los métodos permitidos de conformidad con las reglas B-3.1 a B-3.5; y
- .5 el Procedimiento para la aprobación establecido por la Administración es adecuado.

8.3 No debería concederse la aprobación en principio a la solicitud en caso de falta de información o de incertidumbre significativa.

8.4 El Comité debería decidir si aprueba en principio la propuesta, o si debe introducir alguna modificación en ella, si procede, teniendo en cuenta el informe de los evaluadores.

8.5 La Administración que ha presentado la solicitud al Comité debería informar por escrito al solicitante de la decisión adoptada con respecto al otro método.

Aprobación por la Administración

8.6 Otro método que haya recibido la aprobación en principio del Comité ha de ser aprobado por una Administración.

8.7 Cabe la posibilidad de que un sistema de a bordo deba evaluarse para su homologación.

8.8 La Administración debería evaluar otro método por lo que respecta a la seguridad del medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos.

9 NOTIFICACIÓN DE LA APROBACIÓN

9.1 El Comité registrará la aprobación en principio de otros métodos y distribuirá anualmente la lista, incluida la información siguiente:

- referencia del documento de aprobación en principio del otro método por el Comité;
- nombre y breve descripción del otro método;
- nombre del sistema de gestión del agua de lastre en el que se hace uso del otro método, si procede;
- fecha de aprobación;
- nombre del solicitante;
- referencia que el otro método debe cumplir y métodos de evaluación del cumplimiento de dicha referencia;
- copias de los informes de las pruebas, métodos de prueba, etc. (como la resolución MEPC.175(58)) o vías de acceso a ellos; y
- cualquier otra especificación, de ser necesario.

9.2 Cuando aprueben otro método, las Administraciones deberían informar al Comité de un modo conforme a la resolución MEPC.175(58): "Presentación de información sobre los sistemas de gestión del agua de lastre homologados".

10 MODIFICACIÓN

10.1 El titular de una aprobación de otro método debería notificar cualquier modificación a la Administración.

10.2 Toda modificación de otro método aprobado debería volver a evaluarse de conformidad con el presente Procedimiento.

11 RETIRADA DE LA APROBACIÓN

11.1 El Comité podrá retirar toda aprobación en principio en las siguientes circunstancias:

- .1 si el otro método o sistema basado en otro método ya no cumple las prescripciones debido a enmiendas al Convenio BWM;
- .2 si alguno de los datos o de los resultados de las pruebas difieren sensiblemente de los datos considerados fiables en el momento de la aprobación y se estima que no cumplen los criterios de aprobación;
- .3 si la Administración solicita la retirada de la aprobación en nombre del titular de una aprobación de otro método; y
- .4 si se determina que el otro método aprobado ha causado daños inaceptables al medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos.

11.2 En la decisión de retirar la aprobación en principio deberían especificarse todos los pormenores adicionales necesarios, incluida la fecha en la que la retirada tiene efecto.

12 UTILIZACIÓN EN LOS BUQUES

12.1 Los buques que hagan uso de otro método en virtud de la regla B-3.7 del Convenio BWM, a fin de dar cumplimiento a sus obligaciones de conformidad con dicho Convenio, sólo podrán hacerlo una vez que el otro método haya sido aprobado en principio por el Comité y haya sido aprobado por una Administración.

ANEXO 26

RESOLUCIÓN MEPC.207(62)

Adoptada el 15 de julio de 2011

DIRECTRICES DE 2011 PARA EL CONTROL Y LA GESTIÓN DE LA CONTAMINACIÓN BIOLÓGICA DE LOS BUQUES A LOS EFECTOS DE REDUCIR AL MÍNIMO LA TRANSFERENCIA DE ESPECIES ACUÁTICAS INVASIVAS

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité de Protección del Medio Marino relacionadas con todas las cuestiones de competencia de la Organización sobre la prevención y el control de la contaminación del mar por los buques,

RECORDANDO TAMBIÉN que los Estados Miembros de la Organización Marítima Internacional manifestaron su claro compromiso por reducir al mínimo la transferencia de especies acuáticas invasivas ocasionada por el transporte marítimo mediante la adopción del Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, 2004,

RECORDANDO ASIMISMO que los estudios han revelado que la contaminación biológica de los buques es un mecanismo importante de transferencia de especies acuáticas invasivas que, si se establecen en nuevos ecosistemas, pueden representar una amenaza para el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes y los recursos,

TOMANDO NOTA de los objetivos del Convenio sobre la Diversidad Biológica, 1992, y de que la transferencia e introducción de especies acuáticas invasivas mediante contaminación biológica de los buques representan una amenaza para la conservación y el uso sostenible de la diversidad biológica,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de que la introducción de prácticas para controlar y gestionar la contaminación biológica de los buques puede ayudar en gran medida a reducir el riesgo de transferencia de especies acuáticas invasivas,

TOMANDO NOTA ASIMISMO de que, al ser esta una cuestión de interés mundial, exige un enfoque coherente a nivel mundial para la gestión de la contaminación biológica,

HABIENDO EXAMINADO, en su 62º periodo de sesiones, el proyecto de directrices para el control y la gestión de la contaminación biológica de los buques a los efectos de reducir al mínimo la transferencia de especies acuáticas invasivas, elaborado por el Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel,

1. ADOPTA las Directrices de 2011 para el control y la gestión de la contaminación biológica de los buques a los efectos de reducir al mínimo la transferencia de especies acuáticas invasivas, las cuales figuran en el anexo de la presente resolución;

2. PIDE a los Estados Miembros que adopten medidas urgentes para la aplicación de las presentes Directrices, entre ellas distribuirlas al sector naviero y otras partes interesadas, tenerlas en cuenta al adoptar medidas para reducir al mínimo el riesgo de introducir especies acuáticas invasivas mediante contaminación biológica, e informar al MEPC de toda experiencia que se adquiera con su implantación; y
3. ACUERDA mantener las Directrices sometidas a examen a la luz de la experiencia adquirida.

ANEXO

DIRECTRICES DE 2011 PARA EL CONTROL Y LA GESTIÓN DE LA CONTAMINACIÓN
BIOLÓGICA DE LOS BUQUES A LOS EFECTOS DE REDUCIR AL MÍNIMO
LA TRANSFERENCIA DE ESPECIES ACUÁTICAS INVASIVAS

ÍNDICE

- 1 INTRODUCCIÓN**
 - 2 DEFINICIONES**
 - 3 ÁMBITO DE APLICACIÓN**
 - 4 OBJETIVOS**
 - 5 PLAN DE GESTIÓN Y LIBRO REGISTRO DE LA CONTAMINACIÓN BIOLÓGICA**
Plan de gestión de la contaminación biológica
Libro registro de la contaminación biológica
 - 6 INSTALACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LOS SISTEMAS ANTIINCRUSTANTES**
Elección del sistema antiincrustante
Instalación, reinstalación o reparación del sistema antiincrustante
Procedimientos relativos a las instalaciones de mantenimiento y reciclaje de buques
 - 7 INSPECCIÓN, LIMPIEZA Y MANTENIMIENTO CON EL BUQUE EN EL AGUA**
Inspecciones con el buque en el agua
Limpieza y mantenimiento con el buque en el agua
 - 8 PROYECTO Y CONSTRUCCIÓN**
 - 9 DISTRIBUCIÓN DE INFORMACIÓN**
 - 10 FORMACIÓN E INSTRUCCIÓN**
 - 11 OTRAS MEDIDAS**
 - 12 LABOR FUTURA**
Labor de investigación necesaria
Información independiente necesaria
- APÉNDICE 1 PLAN DE GESTIÓN Y LIBRO REGISTRO DE LA CONTAMINACIÓN BIOLÓGICA**
- Formato y contenido del Plan de gestión de la contaminación biológica
- APÉNDICE 2 PLAN DE GESTIÓN Y LIBRO REGISTRO DE LA CONTAMINACIÓN BIOLÓGICA**
- Formulario del Libro registro de la contaminación biológica

1 INTRODUCCIÓN

1.1 Al adoptar el Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, 2004 (Convenio BWM), los Estados Miembros de la Organización Marítima Internacional (OMI) contrajeron un compromiso claro para reducir al mínimo la transferencia de especies acuáticas invasivas debida al transporte marítimo. Los estudios han revelado que la contaminación biológica también puede ser un vector significativo para la transferencia de especies acuáticas invasivas. Los buques con contaminación biológica que entran en aguas de los Estados pueden causar el asentamiento de especies acuáticas invasivas que representen una amenaza para la vida humana, la flora y la fauna, las actividades económicas y culturales y el medio marino.

1.2 Si bien el Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques, 2001 (Convenio AFS) reglamenta los sistemas antiincrustantes en los buques, su principal objetivo no es evitar la transferencia de especies acuáticas invasivas, sino prevenir los efectos adversos del uso de sistemas antiincrustantes y los biocidas que puedan contener.

1.3 Los posibles daños de las especies acuáticas invasivas transferidas mediante contaminación biológica han sido reconocidos por la OMI, el Convenio sobre la Diversidad Biológica, varios convenios de mares regionales del PNUMA (por ejemplo, el Convenio de Barcelona para la protección del mar Mediterráneo contra la contaminación), el foro de Cooperación Económica de Asia y el Pacífico (CEAP) y la Secretaría del Programa regional del medio ambiente para el Pacífico (SPREP).

1.4 Todos los buques tienen cierto nivel de contaminación biológica, incluso los que se hayan limpiado recientemente o a los que se les haya aplicado un nuevo sistema de revestimiento antiincrustante. Los estudios han revelado que el proceso de contaminación biológica comienza en las primeras horas de inmersión del buque en el agua. La contaminación biológica que puede encontrarse en los buques se ve afectada por una variedad de factores, entre ellos los siguientes:

- .1 el proyecto y la construcción, en particular el número, la ubicación y el proyecto de las zonas nicho;
- .2 la modalidad operativa, incluidos factores como las velocidades de funcionamiento, la relación entre el tiempo que el buque está navegando y el tiempo que está atracado, amarrado o fondeado, y la ubicación geográfica del buque cuando no está en servicio (por ejemplo, fondeaderos abiertos o puertos situados en estuarios);
- .3 los lugares visitados y las rutas comerciales; y
- .4 el historial de mantenimiento, incluidos el tipo, la edad y el estado de cualquier sistema de revestimiento antiincrustante, la instalación y el funcionamiento de los sistemas antiincrustantes y las prácticas de entrada en dique seco/varadero y de limpieza del casco.

1.5 La implantación de prácticas para el control y la gestión de la contaminación biológica puede contribuir enormemente a reducir los riesgos relacionados con la transferencia de especies acuáticas invasivas. Dichas prácticas de gestión también pueden servir para mejorar el rendimiento hidrodinámico de los buques y pueden ser un instrumento eficaz para mejorar la eficiencia energética y reducir las emisiones atmosféricas de los buques. La OMI ha señalado esta cuestión en las "Orientaciones para la elaboración de un plan de gestión de la eficiencia energética del buque (SEEMP)" (MEPC.1/Circ.683).

1.6 La finalidad de estas Directrices para el control y la gestión de la contaminación biológica de los buques a los efectos de reducir al mínimo la transferencia de especies acuáticas invasivas (en lo sucesivo, "las Directrices") es ofrecer un enfoque coherente a nivel mundial para la gestión de la contaminación biológica. Las directrices irán perfeccionándose conforme vayan surgiendo innovaciones científicas y tecnológicas a fin de abordar los riesgos de manera más adecuada. Los Estados rectores de puertos, los Estados de abanderamiento, los Estados ribereños y demás partes que puedan ayudar a mitigar los problemas relacionados con la contaminación biológica deberían aplicar la diligencia debida en su esfuerzo por ceñirse a las Directrices en la mayor medida posible.

2 DEFINICIONES

2.1 A los efectos de las presentes Directrices regirán las siguientes definiciones:

Autoridad del Estado rector del puerto: todo funcionario u organización autorizados por el Gobierno de un Estado rector del puerto para comprobar la observancia y el cumplimiento de las normas y reglas pertinentes a la aplicación de medidas de control del tráfico marítimo nacional e internacional.

Buque: embarcación de cualquier tipo cuya actividad se realiza en el medio acuático y que comprende hidroalas, aerodeslizadores, sumergibles, embarcaciones flotantes, plataformas fijas o flotantes, unidades flotantes de almacenamiento (UFA) e instalaciones flotantes de producción, almacenamiento y descarga (IFPAD).

Contaminación biológica: acumulación de organismos acuáticos, como microorganismos, plantas y animales en las superficies o estructuras sumergidas o expuestas al medio acuático. Esta contaminación puede ser microbiológica o macrobiológica (véase más abajo).

Contaminación macrobiológica: organismos multicelulares de gran tamaño visibles a simple vista, como lapas, anélidos tubícolas y frondas de algas.

Contaminación microbiológica: organismos microscópicos, como por ejemplo bacterias y diatomeas, y las sustancias viscosas que producen. A la contaminación microbiológica pura se la llama comúnmente capa de limo.

Convenio AFS: Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques, 2001.

Especies acuáticas invasivas: especies que pueden entrañar una amenaza para el ser humano, la flora y la fauna, las actividades económicas y culturales y para el medio marino.

Estados: Estados ribereños, Estados rectores de puertos o Estados Miembros, según proceda.

Estados Miembros: Estados Miembros de la Organización Marítima Internacional.

Limpieza con el buque en el agua: eliminación física de la contaminación biológica con el buque en el agua.

Organización: Organización Marítima Internacional.

Sistema antiincrustante: revestimientos, pinturas, tratamientos para superficies, superficies o dispositivos utilizados a bordo de los buques para controlar o evitar la fijación de organismos no deseados.

Sistema de protección contra la proliferación de incrustaciones marinas: sistema antiincrustante utilizado para evitar la acumulación de contaminación biológica en los sistemas internos de refrigeración por agua de mar y en los cajones de toma de mar; pueden comprender el uso de ánodos, sistemas de inyección y electrolisis.

Sistema de revestimiento antiincrustante: combinación de todos los componentes de revestimiento, tratamientos para superficies (incluidas imprimaciones, selladores, aglutinantes, revestimientos anticorrosivos y antiincrustantes) u otros tratamientos para superficies utilizados en el buque para controlar o evitar la fijación de organismos acuáticos no deseados.

Tratamiento: proceso que puede utilizar un método mecánico, físico, químico o biológico para extraer o esterilizar las especies acuáticas invasivas o potencialmente invasivas causantes de la contaminación biológica de un buque.

Zonas nicho: zonas del buque que pueden ser más propensas a la contaminación biológica a causa de distintas fuerzas hidrodinámicas, desgaste o daño del sistema de revestimiento, una pintura inadecuada o falta de pintura (por ejemplo, cajones de toma de mar, impulsores laterales de proa, ejes portahélices, rejillas de entrada, tiras de soporte en dique seco, etc.).

3 ÁMBITO DE APLICACIÓN

3.1 Las Directrices tienen por objeto proporcionar recomendaciones útiles sobre medidas generales destinadas a reducir al mínimo los riesgos asociados con la contaminación biológica para todos los tipos de buques, y están dirigidas a Estados, capitanes de buques, armadores y propietarios, constructores de buques, compañías de mantenimiento y limpieza de buques, autoridades portuarias, instalaciones de reparación, dique seco y reciclaje de buques, proyectistas de buques, sociedades de clasificación, fabricantes y proveedores de pinturas antiincrustantes y otras partes interesadas. Cada Estado debería determinar el alcance de la aplicación de las Directrices en ese Estado en particular.

3.2 Otro documento de orientación basado en estas Directrices facilita asesoramiento pertinente para los propietarios y/o armadores de embarcaciones de recreo de menos de 24 metros de eslora utilizando terminología apropiada para dicho sector.

3.3 Los Estados deberían informar a la Organización de todas las reglas, prescripciones de gestión o restricciones pertinentes sobre contaminación biológica que estén aplicando en el transporte marítimo internacional.

4 OBJETIVOS

4.1 El objetivo de las presentes Directrices es ofrecer a los Estados, capitanes de buques, armadores y propietarios, constructores de buques, instalaciones de reparación, dique seco y reciclaje de buques, compañías de mantenimiento y limpieza de buques, proyectistas de buques, sociedades de clasificación, fabricantes y proveedores de pinturas antiincrustantes y demás partes interesadas orientación relativa a las medidas destinadas a reducir al mínimo el riesgo de transferencia de especies acuáticas invasivas debida a la contaminación biológica de los buques. Es importante que los procedimientos de gestión de la contaminación biológica sean eficaces, seguros desde el punto de vista del medio ambiente, prácticos, proyectados para reducir al mínimo los costos y las demoras del buque, y que se basen en las presentes Directrices en la mayor medida posible.

4.2 Para reducir al mínimo la transferencia de especies acuáticas invasivas, los buques deberían implantar prácticas de gestión de la contaminación biológica, incluida la aplicación de sistemas antiincrustantes y otras prácticas de gestión operativas para reducir la acumulación de contaminación biológica. El objetivo de dichas prácticas es mantener las superficies sumergidas del buque y los sistemas internos de refrigeración por agua de mar tan limpios de contaminación biológica como sea posible. Los buques que sigan esta orientación y reduzcan al mínimo la contaminación microbiológica reducirían su potencial de transferencia de especies acuáticas invasivas mediante contaminación biológica.

4.3 Las medidas de gestión reseñadas en estas directrices tienen por objetivo complementar las prácticas de mantenimiento actuales del sector.

5 PLAN DE GESTIÓN Y LIBRO REGISTRO DE LA CONTAMINACIÓN BIOLÓGICA

5.1 Es fundamental implantar un régimen eficaz de gestión de la contaminación biológica para reducir al mínimo la transferencia de especies acuáticas invasivas. Deben describirse las medidas de gestión de la contaminación biológica que se apliquen en los buques en un plan de gestión de la contaminación biológica, y los registros de las prácticas de gestión de la contaminación biológica deben mantenerse en un libro registro de la contaminación biológica, como se describe a continuación.

Plan de gestión de la contaminación biológica

5.2 Se recomienda que cada buque cuente con un plan de gestión de la contaminación biológica. El objetivo del plan debería ser proporcionar procedimientos eficaces para la gestión de la contaminación biológica. En el apéndice 1 de las presentes Directrices figura un ejemplo de plan de gestión de la contaminación biológica. El plan de gestión de la contaminación biológica puede ser un documento independiente, o estar integrado plena o parcialmente en los manuales de funcionamiento y procedimientos y/o en el sistema de mantenimiento previsto de los buques existentes.

5.3 El plan de gestión de la contaminación biológica debería ser específico para cada buque y debería incluirse en la documentación operativa del buque. Dicho plan debería tratar, entre otras cosas, los siguientes puntos:

- .1 las partes pertinentes de estas Directrices;
- .2 los pormenores de los sistemas antiincrustantes y las prácticas operativas o los tratamientos aplicados, entre ellos los utilizados en las zonas nicho;
- .3 los lugares del casco propensos a la contaminación biológica, el programa de inspecciones previstas, las reparaciones, el mantenimiento y la renovación de los sistemas antiincrustantes;
- .4 los detalles de las condiciones de funcionamiento recomendadas que sean apropiadas para los sistemas antiincrustantes elegidos y las prácticas operativas;
- .5 los detalles pertinentes para la seguridad de la tripulación, incluidos los pormenores del sistema o sistemas antiincrustantes aplicados; y
- .6 los detalles de la documentación necesaria para comprobar todo tratamiento registrado en el Libro registro de la contaminación biológica que figura en el apéndice 2.

5.4 El plan de gestión de la contaminación biológica debería actualizarse según sea necesario.

Libro registro de la contaminación biológica

5.5 Se recomienda mantener un Libro registro de la contaminación biológica para cada buque. En este libro se deben registrar los detalles de todas las inspecciones y todas las medidas de gestión de la contaminación biológica adoptadas en el buque. Esto ayudará al propietario del buque y al armador a evaluar la eficacia de los sistemas antiincrustantes y prácticas operativas específicos del buque en particular y del plan de gestión de la contaminación biológica en general. El Libro registro también podría utilizarse para que las autoridades interesadas del Estado puedan evaluar rápida y eficientemente el riesgo potencial de contaminación biológica del buque, reduciendo al mínimo así los retrasos de las operaciones del buque. En los buques existentes, el Libro registro de la contaminación biológica podría ser un documento independiente o integrarse plena o parcialmente en los manuales de funcionamiento y procedimientos y/o en el sistema de mantenimiento planificado.

5.6 Se recomienda que el Libro registro de la contaminación biológica se mantenga a bordo durante toda la vida del buque.

5.7 La información que debería registrarse en el Libro registro de la contaminación biológica incluye lo siguiente:

- .1 los detalles de los sistemas antiincrustantes y las prácticas operativas aplicadas (según proceda, como se registraron en el certificado del sistema antiincrustante), dónde y cuándo se instalaron, las superficies del buque que se revistieron, su mantenimiento y, si procede, su funcionamiento;
- .2 las fechas y los lugares de entrada en dique seco/varadero, incluida la fecha en la que se reflató el buque y cualquier medida adoptada para eliminar la contaminación biológica o renovar o reparar el sistema antiincrustante;
- .3 la fecha y el lugar de las inspecciones con el buque en el agua, los resultados de dichas inspecciones y cualquier medida correctiva adoptada para tratar la contaminación biológica observada;
- .4 las fechas y los detalles de la inspección y el mantenimiento de los sistemas internos de refrigeración por agua de mar, los resultados de dichas inspecciones y toda medida correctiva adoptada para tratar la contaminación biológica observada y todos los bloqueos notificados; y
- .5 los detalles de cuándo el buque no ha funcionado en su modalidad operativa normal, incluido cualquier detalle de cuándo el buque fue retirado de servicio o estuvo inactivo durante periodos prolongados.

5.8 En el apéndice 2 de estas Directrices figura un ejemplo de Libro registro de la contaminación biológica y de la información que debe registrarse en el mismo.

6 INSTALACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LOS SISTEMAS ANTIINCRUSTANTES

6.1 Los sistemas antiincrustantes y las prácticas operativas son los principales medios para evitar la contaminación biológica y controlar las superficies sumergidas de los buques existentes, incluidos el casco y las zonas nicho. Los sistemas antiincrustantes pueden ser sistemas de revestimiento aplicados a las superficies expuestas, materiales resistentes a la contaminación biológica utilizados en tuberías y otros componentes no pintados, sistemas de protección contra la proliferación de incrustaciones marinas para cajones de toma de mar y sistemas internos de refrigeración por agua de mar, u otras medidas innovadoras para controlar la contaminación biológica.

6.2 El sistema antiincrustante utilizado debería cumplir lo dispuesto en el Convenio AFS, según proceda.

Elección del sistema antiincrustante

6.3 Diferentes sistemas antiincrustantes están proyectados para distintas modalidades operativas de los buques, por lo cual es esencial que los armadores, los proyectistas y los constructores obtengan asesoramiento técnico apropiado para asegurarse de que se aplique o instale un sistema apropiado. Si no se aplica un sistema antiincrustante apropiado, será mayor la acumulación de contaminación biológica.

6.4 Entre los factores que deben tenerse en cuenta al seleccionar un sistema antiincrustante se encuentran los siguientes:

- .1 los periodos previstos entre entradas en dique seco, incluida toda prescripción obligatoria para los reconocimientos de los buques;
- .2 la velocidad del buque; cada sistema antiincrustante está proyectado para optimizar su rendimiento a velocidades específicas del buque;
- .3 la modalidad operativa; los modelos de utilización, las rutas comerciales y los niveles de actividad, incluidos los periodos de inactividad, afectan al ritmo de acumulación de la contaminación biológica;
- .4 el tipo y construcción del buque; y
- .5 cualquier prescripción legal para la venta y utilización de sistemas antiincrustantes.

6.5 También debería examinarse la necesidad de adaptar la instalación y diferenciar los sistemas de revestimiento antiincrustantes según las diferentes zonas del buque a fin de proporcionar revestimientos con el nivel apropiado de rendimiento y de duración para los niveles previstos de desgaste, abrasión y caudal de agua en zonas específicas, como la proa, el timón, o en los sistemas internos de refrigeración por agua de mar y el interior de los cajones de toma de mar.

Instalación, reinstalación o reparación del sistema antiincrustante

6.6 Si se instala, reinstala o repara el sistema antiincrustante, deberían tomarse precauciones al preparar la superficie para garantizar que se eliminen completamente todos los residuos de contaminación biológica, la pintura descascarada y toda contaminación de la superficie, en particular en las zonas nicho, a fin de facilitar una buena adhesión y durabilidad del sistema antiincrustante.

6.7 Para los cajones de toma de mar debería tenerse en cuenta lo siguiente al instalar, reinstalar o reparar los sistemas antiincrustantes:

- .1 las rejillas de entrada y las superficies internas de los cajones de toma de mar deberían protegerse con un sistema de revestimiento antiincrustante adecuado para el flujo de agua de mar que pase por la rejilla y atraviese el cajón de toma de mar;
- .2 deberían tomarse precauciones al preparar las superficies y aplicar cualquier sistema de revestimiento antiincrustante para garantizar una adhesión y un espesor de revestimiento adecuados. Debería dedicarse atención especial a las esquinas y los bordes de los cajones de toma de mar, las tuberías de descarga de vapor, los soportes de sujeción y las barras de las rejillas. Es posible que las rejillas necesiten que la preparación de la superficie se someta a un acondicionamiento especialmente intenso en cada entrada en dique seco a fin de garantizar la durabilidad del revestimiento; y
- .3 como parte del plan de gestión de la contaminación biológica, se fomenta la instalación de sistemas de protección contra la proliferación de incrustaciones marinas como ayuda para el tratamiento de los cajones de toma de mar y las tuberías internas de agua de mar. Antes de proceder a su instalación, deberían evaluarse detenidamente las repercusiones de dichos sistemas de protección en el buque y/o en el medio marino y la existencia de reglas que afecten al uso de dichos sistemas.

6.8 Otras zonas nicho también pueden ser particularmente propensas a la acumulación de contaminación biológica. A continuación se reseñan las medidas de gestión para las zonas nicho.

- .1 **Tiras de soporte en dique seco** – Debería variarse la posición de los bloques y soportes en dique seco cada vez que el buque entre en dique seco o deberían disponerse otras medidas para garantizar que las zonas situadas debajo de los bloques se cubran con pintura antiincrustante, al menos en entradas en dique alternas. La preparación de la superficie debería someterse a un acondicionamiento especialmente intenso en dichas zonas y éstas deberían pintarse en cada entrada en dique seco en la que sean accesibles. Cuando no sea posible alternar la posición de las tiras de soporte en dique seco (por ejemplo, en zonas críticas que soporten peso, por ejemplo, debajo de la cámara de máquinas), estas superficies deberían examinarse en especial y gestionarse con otros medios, por ejemplo, mediante la aplicación de revestimientos o procedimientos especializados.

- .2 **Impulsores laterales de proa y de popa** – El cuerpo y las zonas que circundan los impulsores laterales de proa y de popa, así como otros impulsores, son susceptibles de sufrir daños en su revestimiento deberían someterse a un mantenimiento periódico durante las entradas en dique seco. Debería prestarse atención especial a los espacios de inundación libre que pueda haber alrededor del túnel del impulsor. Las cavidades/huecos y accesorios desmontables, como los estabilizadores y los cuerpos de los impulsores laterales, deberían contar con un revestimiento antiincrustante de espesor adecuado para optimizar la eficacia de los sistemas.
- .3 **Filos y juntas de soldadura** – Los filos expuestos del casco, como los que bordean las quillas de balance y las palas, así como las juntas de soldadura, deberían alisarse y revestirse de modo que el revestimiento sea del espesor adecuado para optimizar la eficacia del sistema.
- .4 **Aberturas de las bisagras del timón y de las aletas estabilizadoras** – Los huecos situados dentro de las bisagras del timón y detrás de las aletas estabilizadoras deben limpiarse con cuidado y eficacia y deben volver a revestirse durante los mantenimientos en dique seco. Durante el proceso de revestimiento, los timones y las aletas estabilizadoras deberían desplazarse en toda su amplitud de movimiento para garantizar que todas las superficies queden correctamente revestidas de conformidad con las especificaciones del sistema antiincrustante. Los timones, los accesorios de los timones y las zonas del casco a su alrededor deberían revestirse del modo adecuado para soportar el mayor desgaste que se experimenta en estas zonas.
- .5 **Hélice y eje portahélices** – Con el fin de mantener la eficacia y permitir su autolimpieza, a las hélices y los ejes portahélices sumergidos deberían aplicárseles en la medida de lo posible revestimientos que favorezcan el desprendimiento de incrustaciones a fin de reducir al mínimo la necesidad de efectuar limpiezas y pulidos periódicos con el buque en el agua.
- .6 **Juntas de la bocina y superficies internas de los guardacabos** – En las secciones expuestas de las juntas de la bocina y las superficies internas de los guardacabos deberían aplicarse cuidadosamente sistemas de revestimientos antiincrustantes apropiados para el flujo de agua por encima y alrededor de dichas superficies.
- .7 **Ánodos de protección catódica (CP)** – Las zonas nicho relacionadas con la contaminación biológica pueden reducirse al mínimo si los ánodos se empotran en el casco, si se inserta una zapata de goma entre el ánodo y el casco o si se calafatea el hueco. Al calafatearse el hueco, el solape o la junta serán estancos al agua. Si los ánodos no se empotran en el casco, la superficie bajo el ánodo y la sujeción del ánodo deberían revestirse con un sistema de revestimiento antiincrustante adecuado para caudales bajos a fin de evitar la acumulación de contaminación biológica. Si los ánodos se sujetan con pernos empotrados en su superficie, debería calafatearse el hueco para eliminar un posible nicho.
- .8 **Tubos de Pitot** – Si hay instalados tubos de Pitot desmontables, su alojamiento debería recubrirse internamente con un sistema de revestimiento antiincrustante adecuado para las condiciones estáticas.

- .9 **Tuberías de toma de mar y descargas por la borda** – También deberían aplicarse sistemas de revestimientos antiincrustantes en el interior de las aberturas de las tuberías y en las partes internas accesibles. El revestimiento anticorrosivo o de imprimación elegido debería ser idóneo para el material específico de las tuberías si este es distinto del material del casco. Deberían tomarse precauciones al preparar las superficies y aplicar el revestimiento para garantizar una adhesión y un espesor del revestimiento adecuados.

Procedimientos relativos a las instalaciones de mantenimiento y reciclaje de buques

6.9 Las instalaciones de mantenimiento y reciclaje de buques deberían adoptar medidas (en consonancia con la legislación y los reglamentos nacionales y locales aplicables) a fin de evitar la evacuación en el medio marino local de organismos biocontaminantes o contaminantes químicos y físicos viables. Estas medidas comprenden:

- .1 la captura de material biológico a fin de reducir al mínimo el riesgo de supervivencia y asentamiento de los organismos, así como otras repercusiones de la evacuación de material biológico en el medio marino;
- .2 el tratamiento y/o la eliminación del material biológico capturado de manera ecológica;
- .3 la información correspondiente a la llegada y la salida del buque a las instalaciones de limpieza y mantenimiento, y respecto del lugar de atraque del buque en espera de limpieza y mantenimiento a fin de reducir al mínimo el riesgo de que los buques contaminados contaminen a otros buques y el medio circundante;
- .4 la eliminación, en dique seco, de la contaminación biológica de todas las superficies sumergidas del buque (incluidas las zonas nicho); y
- .5 el descenso o la extensión del equipo desmontable, como estabilizadores, impulsores, transductores y equipo similar, cuando el buque está en dique seco o en el varadero, a fin de permitir el acceso para eliminar la contaminación biológica del equipo y de su alojamiento.

7 INSPECCIÓN, LIMPIEZA Y MANTENIMIENTO CON EL BUQUE EN EL AGUA

7.1 Pese a la utilización de sistemas antiincrustantes y prácticas operativas eficaces, cantidades no deseadas de contaminación biológica pueden seguir acumulándose durante la vida útil prevista del sistema antiincrustante. Para mantener al buque tan libre de contaminación biológica como sea posible, es posible que sea conveniente llevar a cabo inspecciones, operaciones de limpieza y tareas de mantenimiento con el buque en el agua.

Inspección con el buque en el agua

7.2 La inspección con el buque en el agua puede ser un medio útil y flexible de inspeccionar el estado de los sistemas antiincrustantes y la contaminación biológica de los buques. Las inspecciones con el buque en el agua deberían realizarse de forma periódica como medida general de vigilancia rutinaria y deberían efectuarse además las inspecciones específicas que resulten necesarias para tratar todas las situaciones que entrañen un mayor riesgo. Entre las ocasiones concretas en las que podría ser apropiado efectuar una inspección con el buque en el agua se incluyen las siguientes:

- .1 antes y después de cualquier periodo previsto de inactividad o de una modificación considerable o imprevista de la modalidad operativa del buque;
- .2 antes de realizar la limpieza con el buque en el agua a fin de determinar la presencia de especies acuáticas invasivas conocidas o sospechosas, o de otras especies que puedan afectar al buque;
- .3 después de que se haya descubierto en los sistemas internos de refrigeración por agua de mar del buque una plaga marina perjudicial conocida o sospechosa u otras especies peligrosas; y
- .4 tras una avería o fallo prematuro del sistema antiincrustante.

7.3 Se recomienda que los armadores de buques determinen las zonas nicho a bordo del buque en las que se pueda acumular contaminación biológica a fin de posibilitar el tratamiento eficaz de dichas zonas durante las inspecciones. Estas zonas pueden comprender:

- los impulsores laterales y las unidades propulsoras;
- los cajones de toma de mar;
- la mecha y la bisagra del timón;
- las aberturas de las aletas estabilizadoras;
- los guardacabos, las juntas de la bocina y los ejes portahélices;
- los ánodos de protección catódica;
- la cadena del ancla y la caja de cadenas;
- los espacios de inundación libre propios del proyecto del buque;
- los cajones de toma de mar y las rejillas del túnel de los impulsores;
- las sondas acústicas y las sondas de velocidad;
- las salidas para la descarga por la borda y las tuberías de toma de mar; y
- las superficies en las que el sistema de revestimiento antiincrustante es más propenso a dañarse o desgastarse (por ejemplo, las zonas del casco dañadas por las defensas cuando el buque está abarloado, los salientes de las quillas de balance y los armazones en forma de "y" del eje portahélices).

7.4 Los reconocimientos por buzos y con vehículos telemandados pueden resultar una opción práctica para llevar a cabo las inspecciones con el buque en el agua, si bien presentan algunas limitaciones en cuanto a la visibilidad y al tiempo de inmersión disponible teniendo en cuenta la superficie de la zona que debe inspeccionarse y dificultades para acceder de forma eficaz a muchas zonas nicho propensas a la contaminación biológica. Las personas que efectúen dichos reconocimientos deberían contar con la experiencia y cualificaciones adecuadas y estar familiarizadas con la contaminación biológica, los riesgos conexos que presentan las especies acuáticas invasivas y los riesgos para la seguridad de los reconocimientos con el buque en el agua. Las autoridades reguladoras podrán recomendar o acreditar buzos de inspección de la contaminación biológica.

Limpieza y mantenimiento con el buque en el agua

7.5 La limpieza con el buque en el agua puede ser una parte importante de la gestión de la contaminación biológica. La limpieza con el buque en el agua también puede introducir diferentes grados de riesgo ambiental, según sea la naturaleza de la contaminación biológica (es decir, contaminación microbiológica o macrobiológica), la cantidad de residuos del sistema de revestimiento antiincrustante liberados y el contenido de biocida del sistema de revestimiento antiincrustante. En comparación con la contaminación macrobiológica, la contaminación microbiológica puede eliminarse con técnicas más suaves que reducen al mínimo el deterioro del sistema de revestimiento antiincrustante y/o la liberación de biocidas. Eliminando la contaminación microbiológica se puede mejorar la eficiencia del casco del buque, reducir el consumo de combustible y las emisiones de gases de efecto invernadero. Por consiguiente, se recomienda que, cuando sea posible, el casco del buque se limpie aplicando métodos suaves en caso de que haya una acumulación considerable de contaminación microbiológica. La limpieza con el buque en el agua también puede reducir el riesgo de propagación de especies acuáticas invasivas evitando la acumulación de contaminación macrobiológica.

7.6 Quizá sea apropiado que los Estados efectúen una evaluación de riesgos para estimar el riesgo de las actividades de limpieza con el buque en el agua y reducir al mínimo las amenazas posibles a su entorno, bienes y recursos. Los factores de evaluación de riesgos podrían incluir lo siguiente:

- .1 el riesgo biológico de los organismos biocontaminantes que se eliminan del buque (incluida la viabilidad de los organismos biocontaminantes o la capacidad de recoger el material biocontaminante);
- .2 los factores que pueden afectar la acumulación de contaminación biológica, como las variaciones de la modalidad operativa del buque;
- .3 la zona geográfica de la que procede la contaminación biológica del buque, si se conoce; y
- .4 los efectos tóxicos relacionados con sustancias del sistema de revestimiento antiincrustante que podrían liberarse durante la actividad de limpieza y cualquier daño posterior que sufra el sistema de revestimiento antiincrustante.

7.7 El personal que proponga la realización de una limpieza con el buque en el agua debería ser consciente de todas las reglas y prescripciones pertinentes, incluidas las reglas sobre la descarga de productos químicos en el medio marino y la ubicación de zonas sensibles (como las zonas marítimas protegidas y las zonas de cambio de agua de lastre). Si se detecta una acumulación considerable de contaminación macrobiológica, ésta debería

eliminarse o tratarse (siempre que se pueda hacer sin dañar el sistema antiincrustante) con arreglo a dichas reglas. Cuando se disponga de las tecnologías adecuadas, éstas deberían utilizarse para reducir al mínimo la liberación de detritos de revestimientos antiincrustantes o de pintura y de organismos macrocontaminantes viables en fase adulta, juvenil o reproductiva. El material recogido debería eliminarse de manera que no represente un riesgo para el entorno acuático.

7.8 En las zonas sumergidas cubiertas de revestimientos antiincrustantes con biocidas, deberían utilizarse técnicas de limpieza que reduzcan al mínimo la liberación de biocidas en el medio ambiente. La limpieza de sistemas de revestimientos antiincrustantes muy contaminados no sólo puede generar detritos de contaminación biológica, sino que agota prematuramente el sistema de revestimiento antiincrustante y tal vez ocasione aumentos puntuales de la concentración de biocida que pueden afectar al medio ambiente local y tener repercusiones en actividades futuras de la autoridad portuaria en cuanto a la eliminación de los fangos de dragado. Los sistemas de revestimientos antiincrustantes agotados que permanezcan en el casco volverán a contaminarse rápidamente. En consecuencia, no se recomienda la limpieza con el buque en el agua o el raspado de los cascos con el fin de retrasar las entradas en dique seco más allá de la vida útil de servicio especificada del revestimiento.

7.9 Las zonas sumergidas con sistemas de revestimientos antiincrustantes sin biocidas podrán requerir una limpieza con el buque en el agua como parte del mantenimiento previsto para mantener la eficacia del casco y reducir al mínimo el riesgo de transferencia de especies acuáticas invasivas. Deberían utilizarse técnicas de limpieza que no dañen el revestimiento ni perjudiquen a su rendimiento.

7.10 Toda actividad de mantenimiento o reparación debería efectuarse teniendo cuidado de no impedir la limpieza y/o el mantenimiento en servicio en el futuro, por ejemplo, deberían tomarse precauciones para no soldar las rejillas del cajón de toma de mar durante las labores de reparación.

7.11 Es necesario asegurarse de que los sistemas de protección contra la proliferación de incrustaciones marinas que haya instalados estén funcionando eficazmente para evitar la acumulación de contaminación biológica.

7.12 El pulido periódico de las hélices sin revestimiento para mantener la eficacia operativa también reducirá al mínimo la acumulación de contaminación microbiológica. Es posible que sea necesario limpiar los ejes portahélices sin revestimiento al mismo tiempo que la hélice. Como para la labor de pulido de la hélice se emplean buzos, se recomienda aprovechar esta operación para inspeccionar los cajones de toma de mar y otras zonas similares en busca de contaminación microbiológica.

7.13 Será preciso supervisar regularmente los sistemas internos de refrigeración por agua de mar para garantizar que se mantiene un control eficaz de la contaminación biológica. Los sistemas de refrigeración por agua de mar que funcionan mientras el buque está en el puerto pueden ser vulnerables a la acumulación de contaminación biológica y deberían supervisarse con especial cuidado. Los sistemas de refrigeración por agua de mar deberían someterse al tratamiento adecuado en caso de contaminación. Toda descarga de agua tratada procedente de los sistemas internos de refrigeración por agua de mar debería realizarse de conformidad con las normas pertinentes.

8 PROYECTO Y CONSTRUCCIÓN

8.1 El proyecto y la construcción iniciales del buque son el medio más completo, eficaz y duradero para reducir al mínimo los riesgos asociados con la contaminación biológica de los buques. Durante el proyecto y la construcción del buque, o cuando se efectúen modificaciones considerables en éste, debería tenerse en cuenta lo siguiente:

- .1 Las zonas nicho y las zonas resguardadas pequeñas deberían quedar excluidas del buque en la medida de lo posible (por ejemplo, empotrando las tuberías en los cajones de toma de mar). Cuando esto no sea viable, dichas zonas deberían proyectarse de manera que sea posible acceder a ellas fácilmente para su inspección, limpieza y aplicación de medidas antiincrustantes.
- .2 Redondeo y/o biselado de las esquinas, las rejillas y los salientes a fin de conseguir una cobertura más eficaz de los sistemas de revestimientos antiincrustantes y colocación de bisagras en las rejillas para facilitar el acceso de los buzos.
- .3 Facilitación de los medios para aislar los cajones de toma de mar y otras zonas, como pozos de sondeo, diques inundables y demás espacios de inundación libre a efectos de tratamiento y/o limpieza.

8.2 Los sistemas internos de refrigeración por agua de mar deberían proyectarse y fabricarse con los materiales adecuados a efectos de reducir al mínimo la contaminación biológica y deberían construirse con un mínimo de curvas, codos y bridas en las tuberías de agua de mar.

8.3 Para evitar la creación de nichos evitables y garantizar el funcionamiento eficaz y en condiciones de seguridad del buque, cuando sea posible, debería prestarse especial atención para evitar uniones abiertas en todos los dispositivos fijados al forro y al proyecto detallado de los componentes de la manera siguiente:

- .1 cajones de toma de mar – reducir al mínimo el tamaño y el número, trabajar con superficies lisas para potenciar al máximo la eficiencia del flujo, instalar sistemas de protección contra la proliferación de incrustaciones marinas y sistemas de limpieza por vapor o agua caliente; las rejillas y sus componentes de apertura deben proyectarse teniendo presente la inspección y el mantenimiento con el buque en el agua;
- .2 accesorios y equipo desmontables – evitar refuerzos externos en la medida de lo posible, proyectar teniendo presente la inspección y el mantenimiento con el buque en el agua;
- .3 impulsores de túnel – los túneles deben estar por encima de la línea de flotación con el buque en rosca o ser accesibles para los buzos; las rejillas y sus componentes de apertura deben proyectarse teniendo presente la inspección, el mantenimiento y el funcionamiento con el buque en el agua;
- .4 embonos y ampollas del casco – utilizar preferentemente tipos totalmente cerrados en vez de tipos de inundación libre y prever medios de acceso para la inspección, la limpieza y el mantenimiento con el buque en el agua;
- .5 juntas de la bocina y guardacabos – proyectarlos teniendo presente la inspección, la limpieza y el mantenimiento con el buque en el agua; y

- .6 equipo sumergible y de fondo marino – asegurarse de que se cuenta con instalaciones para el lavado del equipo durante la recuperación y con zonas de lavado cerradas para la limpieza del equipo a bordo si es necesario.

9 DISTRIBUCIÓN DE INFORMACIÓN

9.1 Se alienta a los Estados a que mantengan e intercambien información sobre estas Directrices por medio de la Organización. En consecuencia, se alienta a los Estados a que faciliten a la Organización la siguiente información sobre la gestión de la contaminación biológica:

- .1 ejemplares de las leyes, reglamentos, normas, exenciones o directrices regionales, nacionales y locales vigentes;
- .2 información técnica y sobre investigaciones, incluidos los estudios efectuados sobre las repercusiones y el control de las especies acuáticas invasivas debidas a la contaminación biológica de los buques y sobre la eficacia y viabilidad de las tecnologías de limpieza con el buque en el agua que protejan al medio ambiente;
- .3 material didáctico, como CD, DVD y publicaciones; y
- .4 ubicación y condiciones de utilización de los servicios y las instalaciones de limpieza y mantenimiento de los buques y equipos que se ajusten a estas Directrices.

9.2 Las autoridades de los Estados deberían facilitar al buque información oportuna, clara y concisa sobre las medidas de gestión de la contaminación biológica y las prescripciones de tratamiento que se estén aplicando en el transporte marítimo y asegurarse de que esta información se distribuya ampliamente. Los propietarios de buques y armadores deberían procurar familiarizarse con todas las prescripciones relacionadas con la contaminación biológica tras solicitar esta información a las autoridades portuarias, los agentes navieros o las autoridades competentes (es decir, las autoridades estatales). Las autoridades estatales también deberían proporcionar oportunamente a los buques toda información disponible sobre las especies acuáticas invasivas concretas que puedan estar presentes en un puerto y que podrían fijarse a los buques como contaminación biológica (por ejemplo, si una especie peligrosa concreta está desovando).

9.3 Las organizaciones o los agentes navieros que representan a los propietarios de buques y armadores deberían conocer las prescripciones de las autoridades estatales por lo que respecta a la gestión de la contaminación biológica y los procedimientos de tratamiento, incluida la información necesaria para obtener la autorización de entrada. El buque debería obtener la verificación y la información detallada respecto de las prescripciones del Estado antes de su llegada.

9.4 Para hacer un seguimiento de la eficacia de estas Directrices, como parte del proceso de evaluación, los Estados podrían proporcionar a la Organización registros en los que se describan las razones por las cuales los buques no han podido cumplir lo dispuesto en estas Directrices, por ejemplo, cuestiones de proyecto, de construcción o de funcionamiento del buque, en particular desde el punto de vista de la seguridad del buque; o la falta de información en cuanto a las Directrices.

10 FORMACIÓN E INSTRUCCIÓN

10.1 La formación para capitanes de buques, tripulaciones, operadores de instalaciones de limpieza y mantenimiento con el buque en el agua y encargados de los reconocimientos o inspecciones de buques, según proceda, debería incluir capacitación sobre la aplicación de la gestión de la contaminación biológica y los procedimientos de tratamiento basada en la información que figura en estas Directrices. También debería proporcionarse capacitación sobre los siguientes aspectos:

- .1 el mantenimiento de los diarios y libros registro pertinentes;
- .2 las repercusiones de las especies acuáticas invasivas de la contaminación biológica de los buques;
- .3 los beneficios que presenta para el buque la gestión de la contaminación biológica y los peligros de no aplicar los procedimientos de gestión;
- .4 las medidas de gestión de la contaminación biológica y los procedimientos de seguridad conexos; y
- .5 las cuestiones pertinentes relacionadas con la salud y la seguridad.

10.2 Los Estados y las organizaciones del sector deberían asegurarse de que los organismos de formación marítima pertinentes conocen estas Directrices y de que las incluyan en sus programas de estudios, según proceda.

11 OTRAS MEDIDAS

11.1 En la medida de lo posible, los Estados y las autoridades portuarias deberían garantizar que el flujo de los buques que entran en sus puertos y salen de ellos sea uniforme para evitar mantener a los buques en espera mar adentro a fin de que los sistemas antiincrustantes funcionen de la manera más eficaz posible.

11.2 Los Estados podrán aplicar otras medidas en los buques que se encuentren dentro de su jurisdicción con la finalidad de ofrecer protección adicional al medio marino o en situaciones de emergencia. Al gestionar situaciones de contaminación biológica de emergencia, los Estados deberían tener presente el documento de orientación para las situaciones de emergencia relacionadas con el agua de lastre (BWM.2/Circ.17).

11.3 Los Estados deberían observar las presentes Directrices al elaborar otras medidas y/o restricciones para la gestión de la contaminación biológica de los buques.

11.4 Cuando se apliquen otras medidas, los Estados deberían comunicar a la Organización las prescripciones específicas, aportando documentos de apoyo, para su distribución a los demás Estados y los organismos no gubernamentales, según proceda.

11.5 La aplicación de otras medidas por parte de los Estados no debería poner en riesgo la seguridad del buque y de la tripulación.

12 LABOR FUTURA

Labor de investigación necesaria

12.1 Los Estados y otras partes interesadas deberían alentar y apoyar la investigación y la elaboración de tecnologías para:

- .1 reducir al mínimo y/o gestionar la contaminación macrobiológica y la contaminación microbiológica, en especial en las zonas nicho (por ejemplo, sistemas antiincrustantes nuevos o diferentes y proyectos distintos de las zonas nicho a fin de reducir al mínimo la contaminación biológica);
- .2 efectuar la limpieza con el buque en el agua de manera que se garantice la gestión eficaz del sistema antiincrustante, de la contaminación biológica y otros contaminantes, incluida la captura eficaz del material biológico;
- .3 crear métodos completos para evaluar los riesgos que entraña la limpieza con el buque en el agua;
- .4 poder supervisar y detectar la contaminación biológica a bordo del buque;
- .5 reducir el riesgo de contaminación macrobiológica que entrañan las tiras de soporte en dique seco (por ejemplo, con proyectos de bloques de quilla alternativos que dejen sin revestimiento una superficie menor del casco);
- .6 evaluar la distribución geográfica de las especies acuáticas invasivas que generan contaminación biológica; y
- .7 dar una respuesta rápida a las incursiones de especies acuáticas invasivas, incluidas las herramientas de diagnóstico y los métodos de erradicación.

12.2 También deberían destacarse los posibles beneficios operativos de dichas tecnologías y debería suministrarse la información pertinente a la Organización.

Información independiente necesaria

12.3 Es necesario disponer de reseñas de los diferentes tipos de sistemas antiincrustantes y otras medidas de gestión de la contaminación biológica actualmente disponibles, cómo funcionan y su desempeño en diferentes situaciones y condiciones de funcionamiento. Esta información podría ayudar a los propietarios de buques y armadores cuando adopten decisiones acerca de los revestimientos y sistemas de revestimiento más apropiados para sus tipos de buques y actividades.

APÉNDICE 1

PLAN DE GESTIÓN Y LIBRO REGISTRO DE LA CONTAMINACIÓN BIOLÓGICA

Formato y contenido del Plan de gestión de la contaminación biológica

Al elaborar un plan de gestión de la contaminación biológica (el Plan) debería tenerse en cuenta la siguiente información. Es importante que el Plan sea específico para cada buque.

El Plan puede ser un documento independiente o estar incorporado total o parcialmente en los manuales operativos y de procedimientos y/o los sistemas de planificación del mantenimiento del buque.

INTRODUCCIÓN

Esta sección debería contener una introducción breve para los miembros de la tripulación del buque en la que se explique la necesidad de gestionar la contaminación biológica y la importancia de llevar registros precisos.

El Plan debería indicar que está disponible para su consulta previa solicitud de la autoridad del Estado rector del puerto y debería redactarse en el idioma de trabajo de la tripulación.

CARACTERÍSTICAS DEL BUQUE

Debería incluirse, como mínimo, la información siguiente:

- Nombre del buque.
- Pabellón.
- Puerto de matrícula.
- Arqueo bruto.
- Número de matrícula (es decir, número IMO y/u otros números de matrícula, según corresponda).
- Eslora reglamentaria.
- Manga.
- Tipo de buque (según la clasificación del Lloyd's Register – véase el cuadro 1).
- Distintivo de llamada internacional e identidad del servicio móvil marítimo (ISMM).

Cuadro 1: Tipos de buques según la clasificación del Lloyd's Register

remolcador de anclaje de lucha contra incendios/buque de suministro	draga	buque faro/buque auxiliar	buque de transbordo rodado
remolcador de anclaje	plataforma de perforación	buque para el transporte de gas natural licuado	remolcador de salvamento
remolcador de anclaje/buque de suministro	buque de perforación	buque para el transporte de gas de petróleo licuado	buque de investigación sísmográfica
asfaltero	transbordador	buque para el transporte de ganado	buque semisumergible para carga pesada
gabarra	remolcador de lucha contra incendios	buque de investigación meteorológica	draga de succión
granelero	remolcador de lucha contra incendios/buque de suministro	buque tanque auxiliar de la armada	buque de suministro
granelero con capacidad para contenedores	buque para el transporte de pescado	buque militar	buque de apoyo
granelero de cemento	buque factoría de peces	buque de investigación oceanográfica	gabarra tanque
granelero mineralero	buque de protección de pesquerías	buque de seguridad mar adentro	buque tanque (sin especificar)
buque tanque para toma de combustible	buque pesquero (general)	buque de pasaje (cruce)	draga de succión para dragado en marcha
buque cablero	buque de extracción de gas flotante	buque de pasaje de transbordo rodado	buque escuela
buque tanque quimiquero	buque tanque de producción flotante	buque patrulla	buque arrastrero (todos los tipos)
buque combinado granelero/petrolero	buque tanque de almacenamiento flotante	buque de tendido de tuberías	remolcador
buque combinado quimiquero/petrolero	buque portacontenedores totalmente celular	buque de control de la contaminación	remolcador/buque de suministro
gasero combinado para el transporte de GNL y GPL	buque de carga general	pontón	buque para el transporte de vehículos
buque combinado mineralero/petrolero	buque de carga general con capacidad para contenedores	petrolero para productos	buque ballenero
gabarra grúa	draga de cuchara	remolcador de empuje	buque para el transporte de astillas de madera
buque grúa	gánguil	buque frigorífico	yate
petrolero para crudos	draga con cántara	buque de investigación	
draga de succión con disgregador	rompehielos	buque de investigación/suministro	
buque de apoyo de buceo	lancha de desembarco	buque de transbordo rodado con capacidad para contenedores	

ÍNDICE

Debería incluirse un índice.

FINALIDAD

La finalidad del Plan es reseñar las medidas para el control y la gestión de la contaminación biológica de los buques de conformidad con las Directrices para el control y la gestión de la contaminación biológica de los buques a los efectos de reducir al mínimo la transferencia de especies acuáticas invasivas (las Directrices). Proporciona las orientaciones operativas para la planificación y las medidas requeridas para gestionar la contaminación biológica de los buques.

DESCRIPCIÓN DE LOS SISTEMAS ANTIINCRUSTANTES

El Plan debería describir los sistemas antiincrustantes utilizados en diferentes partes del buque, incluido lo siguiente:

- los tipos de sistemas de revestimiento antiincrustantes aplicados;
- los pormenores de en qué partes se han aplicado o instalado sistemas antiincrustantes y dónde no se han aplicado o instalado;
- nombres de fabricante y de producto de todos los revestimientos o productos utilizados en los sistemas de revestimiento antiincrustantes; y
- las especificaciones del sistema antiincrustante (incluido el espesor de película seca para revestimientos, la dosificación y la frecuencia para los sistemas marinos de protección contra la proliferación de incrustaciones marinas, etc.) junto con la vida útil prevista, las condiciones de funcionamiento necesarias para que los revestimientos sean eficaces, las prescripciones de limpieza y otras especificaciones pertinentes para el rendimiento de la pintura.

Deberían incluirse, según proceda, los informes previos sobre el rendimiento de los sistemas antiincrustantes del buque, y también debería hacerse referencia al certificado AFS o a la declaración de cumplimiento u otra documentación, según proceda.

DESCRIPCIÓN DE LA MODALIDAD OPERATIVA

El Plan debería describir la modalidad operativa del buque que determina las especificaciones de los sistemas antiincrustantes del buque y las prácticas operativas, incluidos los siguientes aspectos:

- las velocidades de funcionamiento habituales;
- los periodos de navegación del buque en comparación con los periodos de atraque, fondeo o amarre;
- las zonas de navegación o las rutas comerciales habituales; y
- la duración prevista entre las entradas en dique seco/varadero.

DESCRIPCIÓN DE LAS ZONAS DEL BUQUE PROPENSAS A LA CONTAMINACIÓN BIOLÓGICA

En el Plan deberían señalarse las zonas del casco, las zonas nicho y los sistemas de refrigeración por agua de mar de a bordo que son particularmente propensos a la contaminación biológica, y deberían describirse las medidas de gestión necesarias para cada zona. También deberían reseñarse las medidas que deben adoptarse cuando el buque no está funcionando en la modalidad operativa deseada, o si se ha constatado una contaminación biológica excesiva imprevista, así como otras medidas que pueden adoptarse para reducir al mínimo la acumulación de contaminación biológica en el buque. El cuadro 1 contiene un ejemplo de plan de acción.

Cuadro 2: Plan de acción para la gestión de la contaminación biológica

Zonas del buque particularmente propensas a la contaminación biológica	Medidas de gestión necesarias para cada zona (por ejemplo, inspecciones, limpieza, reparaciones y mantenimiento)	Medidas de gestión que deben adoptarse si el buque no funciona en su modalidad operativa habitual
Superficies de la parte exterior del casco: <ul style="list-style-type: none"> – costados verticales – plataformas – superficie comprendida entre las flotaciones en lastre y en carga – bulbo de proa – espejo de popa 		
Apéndices y accesorios del casco: <ul style="list-style-type: none"> – quillas de balance – soportes en forma de "A" – aletas estabilizadoras – ánodos de protección catódica 		
Gobierno y propulsión: <ul style="list-style-type: none"> – hélice – eje portahélices – junta de la bocina – cadena del ancla – caja de cadenas – guardacabos – timón – impulsores laterales de proa/popa <ul style="list-style-type: none"> – hélice – cuerpo de los impulsores laterales – túnel – rejillas del túnel 		
Tomas de agua de mar y sistemas internos de refrigeración por agua de mar: <ul style="list-style-type: none"> – sistema de refrigeración del motor – cajones de toma de mar (número y ubicación) – rejillas de los cajones de toma de mar – tuberías internas e intercambiador de calor – Sistema de lucha contra incendios – Sistema de toma de agua de lastre – Sistema de servicios auxiliares 		

En el Plan debería incluirse un diagrama del buque con el fin de señalar el emplazamiento de las zonas del buque que son especialmente propensas a la contaminación biológica (incluidos los puntos de acceso en los sistemas internos de refrigeración por agua de mar). Si es necesario, deberían incluirse vistas de alzado y planta del buque.

FUNCIONAMIENTO Y MANTENIMIENTO DEL SISTEMA ANTIINCRUSTANTE

En esta sección debería figurar una descripción detallada del funcionamiento y el mantenimiento del sistema o sistemas antiincrustantes utilizados, incluidos los programas de actividades y los procedimientos operativos por etapas.

Programación de las actividades operativas y de mantenimiento

En esta sección debería estipularse el programa de inspecciones, reparaciones, mantenimiento y renovación de los sistemas antiincrustantes.

Procedimientos de limpieza y mantenimiento con el buque en el agua

En esta sección deberían establecerse los procedimientos de mantenimiento previstos (distintos de los correspondientes a los procesos de tratamiento de a bordo) que habrán de efectuarse durante el tiempo que medie entre las entradas en dique seco a fin de reducir al mínimo la contaminación biológica. Debería incluirse la limpieza rutinaria u otros tratamientos, así como los pormenores relativos al tratamiento/limpieza que se va a realizar, las especificaciones del equipo necesario, las zonas en las que se va a aplicar cada limpieza/tratamiento específico, los procedimientos operativos por etapas cuando corresponda y demás pormenores pertinentes para los procesos (por ejemplo, las sustancias químicas necesarias para el tratamiento y las normas relativas a las descargas).

Funcionamiento de los procesos de tratamiento de a bordo

En esta sección debería facilitarse asesoramiento específico sobre los sistemas de protección contra la proliferación de incrustaciones marinas instaladas, los sistemas internos de refrigeración por agua de mar cubiertos y no cubiertos por el sistema, y el programa y los procedimientos de mantenimiento e inspección conexos. Se incluiría información como por ejemplo cuándo y durante cuánto tiempo funciona el sistema de protección contra la proliferación de incrustaciones marinas, así como cualesquiera prescripciones de limpieza/mantenimiento del sistema una vez haya concluido su uso. Asimismo, en esta sección debería incluirse asesoramiento dirigido a los armadores de buques sobre los procedimientos de gestión de la contaminación en caso de que el sistema de protección contra la proliferación de incrustaciones marinas esté momentáneamente fuera de servicio.

PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD PARA EL BUQUE Y LA TRIPULACIÓN

Se incluirán detalles sobre restricciones operativas y de seguridad específicas, incluidas las que guardan relación con el sistema de gestión pertinente para el buque y/o la tripulación.

Se incluirán detalles sobre los procedimientos de seguridad específicos que deben seguirse durante las inspecciones del buque.

ELIMINACIÓN DE LOS DESECHOS BIOLÓGICOS

En esta sección deberían figurar los procedimientos relativos a la eliminación de los desechos biológicos generados por los procesos de tratamiento o limpieza cuando la operación de limpieza es realizada por el propietario, el capitán o la tripulación del buque, o cuando se lleva a cabo bajo su supervisión directa.

PRESCRIPCIONES RELATIVAS A LOS REGISTROS

En esta sección deberían figurar los detalles relativos a los tipos de documentos que deben conservarse para verificar las operaciones y tratamientos que deben registrarse en el Libro registro de la contaminación biológica que figura en el apéndice 2.

FAMILIARIZACIÓN Y FORMACIÓN DE LA TRIPULACIÓN

En esta sección debería figurar la información relativa a la familiarización y formación de la tripulación.

APÉNDICE 2

PLAN DE GESTIÓN Y LIBRO REGISTRO DE LA CONTAMINACIÓN BIOLÓGICA

Formulario del Libro registro de la contaminación biológica

Directrices de 2011 para el control y la gestión de la contaminación biológica de los buques a los efectos de reducir al mínimo la transferencia de especies acuáticas invasivas

Periodo de: a:

Nombre del buque

Número de matrícula*

Arqueo bruto

Pabellón

* Número de registro = el número IMO y/u otros números de matrícula.

El buque dispone de un Plan de gestión de la contaminación biológica

Diagrama del buque en el que se indique la forma del casco bajo el agua (con vistas de alzado y planta del buque, si es necesario) y los nichos de contaminación biológica reconocidos:

1 Introducción

Las Directrices recomiendan que se mantenga un Libro registro de la contaminación biológica para cada buque, en el que deberían anotarse los datos de todas las inspecciones y las medidas de gestión de la contaminación biológica aplicadas al buque.

2 Anotaciones en el Libro registro de la contaminación biológica

En el Libro registro de la contaminación biológica debería anotarse la siguiente información:

2.1 Tras cada entrada en dique seco:

- a. Fecha y lugar de la entrada en dique seco del buque.
- b. Fecha de refluotación del buque.
- c. Toda limpieza del casco realizada con el buque en dique seco, incluidas las zonas que se limpiaron, el método de limpieza utilizado y el emplazamiento de los bloques del dique seco.

- d. Todo sistema de revestimiento antiincrustante aplicado durante la permanencia en dique seco (incluidas las reparaciones mediante parches), con detalles sobre el tipo de revestimiento antiincrustante, las superficies revestidas y su posición, el espesor de revestimiento obtenido y la labor de preparación de las superficies (por ejemplo, eliminación total del sistema de revestimiento antiincrustante subyacente o aplicación de un sistema de revestimiento antiincrustante nuevo sobre el existente).
 - e. Nombre, puesto y firma de la persona a cargo de la actividad para el buque.
- 2.2 Cuando la superficie del casco, los accesorios, los nichos y los huecos situados por debajo de la línea de flotación hayan sido inspeccionados por buzos:
- a. Fecha y lugar en que los buzos efectuaron el reconocimiento y razones para la realización de dicho reconocimiento.
 - b. Zona o banda del buque que hayan sido objeto del reconocimiento.
 - c. Observaciones generales sobre la contaminación biológica (es decir, nivel de contaminación biológica y tipos predominantes de contaminación biológica, por ejemplo, mejillones, lapas, anélidos tubícolas, algas y limo).
 - d. Medidas adoptadas para eliminar o tratar la contaminación biológica.
 - e. Todas las pruebas que respalden las medidas adoptadas (por ejemplo, informe de la sociedad de clasificación o el contratista, fotografías y recibos).
 - f. Nombre, puesto y firma de la persona a cargo de la actividad.
- 2.3 Cuando la superficie del casco, los accesorios, los nichos y los huecos situados por debajo de la línea de flotación hayan sido limpiados por buzos:
- a. Fecha y lugar en que estaba el buque al efectuar la limpieza o el tratamiento.
 - b. Zonas del casco, accesorios, nichos y huecos que hayan sido objeto de limpieza/tratamiento.
 - c. Método de limpieza o tratamiento utilizado.
 - d. Observaciones generales sobre la contaminación biológica (es decir, nivel de contaminación biológica y tipos predominantes de contaminación biológica, por ejemplo, mejillones, lapas, anélidos tubícolas, algas y limo).
 - e. Todas las pruebas que respalden las medidas adoptadas (por ejemplo, informe de la sociedad de clasificación o el contratista, fotografías y recibos).
 - f. Registros de los permisos necesarios para efectuar una limpieza con el buque en el agua, si procede.
 - g. Nombre, puesto y firma de la persona a cargo de la actividad.

- 2.4 Cuando se hayan inspeccionado y limpiado o tratado los sistemas internos de refrigeración por agua de mar:
- a. Fecha y lugar en que se encontraba el buque al efectuar la inspección y/o la limpieza.
 - b. Observaciones generales sobre la contaminación biológica del sistema interno de refrigeración por agua mar (es decir, nivel de contaminación biológica y tipos predominantes de contaminación biológica, por ejemplo, mejillones, lapas, anélidos tubícolas, algas, limo).
 - c. Limpieza o tratamiento realizados.
 - d. Métodos de limpieza o tratamiento utilizados.
 - e. Todas las pruebas que respalden las medidas adoptadas (por ejemplo, informe de la sociedad de clasificación o el contratista, fotografías y recibos).
 - f. Nombre, puesto y firma de la persona a cargo de la actividad.
- 2.5 En el caso de buques provistos de sistemas de protección contra la proliferación de incrustaciones marinas:
- a. Registros de funcionamiento y mantenimiento (como la supervisión regular de las funciones eléctricas y mecánicas de los sistemas).
 - b. Todos los casos en los que el sistema no ha funcionado conforme al Plan de gestión de la contaminación biológica.
- 2.6 Periodos prolongados de retirada de servicio y/o inactividad del buque:
- a. Fecha y lugar en que se retiró de servicio el buque.
 - b. Fecha en la que el buque volvió a su actividad normal.
 - c. Medidas de mantenimiento adoptadas con anterioridad y posterioridad al periodo de retirada de servicio.
 - d. Precauciones adoptadas para evitar la acumulación de contaminación biológica (por ejemplo, aislamiento de los conductos de los cajones de toma de mar).
- 2.7 Periodos en los que el buque no funcionó en su modalidad operativa normal:
- a. Duración y fechas en las que el buque no funcionó en su modalidad operativa normal.
 - b. Razón por la cual el buque no funcionó en su modalidad operativa normal (por ejemplo, necesidad de efectuar un mantenimiento imprevisto).

- 2.8 Pormenores relativos a la inspección o el examen oficial de los riesgos de contaminación biológica del buque (para los buques de procedencia internacional, si procede):
- a. Fecha y lugar en que estaba el buque al efectuar la inspección o el examen.
 - b. Autoridad del Estado rector del puerto que realizó la inspección/examen e información sobre los procedimientos aplicados o el protocolo que se siguió, e inspector o inspectores que participaron.
 - c. Resultado de la inspección/examen.
 - d. Nombre, puesto y firma de la persona a cargo de la actividad.
- 2.9 Otras observaciones generales y adicionales:
- a. Desde que el buque fue limpiado por última vez, si el buque ha pasado periodos en lugares que podrían repercutir considerablemente en la acumulación de contaminación biológica (por ejemplo, navegación en agua dulce, en altas latitudes (Ártico y Antártico) o en puertos tropicales).

Registro de medidas de gestión de la contaminación biológica

PÁGINA ILUSTRATIVA DEL LIBRO REGISTRO DE LA CONTAMINACIÓN BIOLÓGICA

Nombre del buque:

Número de matrícula:

Fecha	Punto (número)	Registro de las medidas de gestión	Firma de los oficiales a cargo

Firma del capitán

ANEXO 27

RESOLUCIÓN MEPC.208(62)

Adoptada el 15 de julio de 2011

**DIRECTRICES DE 2011 PARA LA INSPECCIÓN DE LOS
SISTEMAS ANTIINCRUSTANTES EN LOS BUQUES**

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

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

RECORDANDO TAMBIÉN que la Conferencia internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales para buques, celebrada en octubre de 2001, adoptó el Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques, 2001 (Convenio AFS), junto con cuatro resoluciones de la Conferencia,

RECORDANDO ADEMÁS que el artículo 11 del Convenio AFS dispone que todo buque al que sean aplicables las disposiciones del Convenio podrá ser inspeccionado, en cualquier puerto, astillero o terminal mar adentro de una Parte, por funcionarios autorizados por dicha Parte, con objeto de determinar si el buque cumple el Convenio,

TOMANDO NOTA de que el artículo 33) del Convenio AFS dispone que las Partes aplicarán las prescripciones del Convenio según sea necesario para garantizar que no se otorga un trato más favorable a los buques de Estados que no sean Partes en el Convenio,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de la resolución MEPC.105(49), mediante la cual el Comité adoptó, el 18 de julio de 2003, las Directrices para la inspección de los sistemas antiincrustantes en los buques,

TOMANDO NOTA ADEMÁS de que mediante la resolución MEPC.105(49) el Comité decidió mantener las Directrices de 2003 sometidas a examen, a la luz de la experiencia adquirida,

HABIENDO EXAMINADO, en su 62º período de sesiones, el proyecto de directrices de 2011 para la inspección de los sistemas antiincrustantes en los buques, elaborado por el Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento en su 19º período de sesiones,

1. ADOPTA las Directrices de 2011 para la inspección de los sistemas antiincrustantes en los buques, 2011, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. INVITA a los Gobiernos a aplicar las Directrices de 2011 al llevar a cabo las inspecciones en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto;
3. RECOMIENDA QUE se adopten las Directrices de 2011 como enmiendas a la resolución A.787(19): "Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto", en su forma enmendada;
4. ACUERDA mantener las Directrices de 2011 sometidas a examen, a la luz de la experiencia adquirida; y
5. REVOCA las Directrices adoptadas mediante la resolución MEPC.105(49).

ANEXO

DIRECTRICES DE 2011 PARA LA INSPECCIÓN DE LOS SISTEMAS ANTIINCRUSTANTES EN LOS BUQUES

1 INTRODUCCIÓN

1.1 El derecho del Estado rector del puerto a realizar inspecciones de los sistemas antiincrustantes en los buques está contemplado en el artículo 11 del Convenio AFS. Las directrices para la realización de estas inspecciones se describen a continuación.

1.2 Los buques de arqueo bruto igual o superior a 400 que efectúen viajes internacionales, excluidas las plataformas fijas o flotantes, las UFA y las unidades FPAD, se someterán a un reconocimiento inicial antes de que el buque entre en servicio o antes de que se le expida por primera vez el Certificado internacional relativo al sistema antiincrustante (Certificado IAFS), así como un reconocimiento cuando se cambie o reemplace el sistema antiincrustante.

1.3 Los buques de eslora igual o superior a 24 metros y de arqueo bruto inferior a 400 que efectúen viajes internacionales (excluidas las plataformas fijas o flotantes, las UFA y las unidades FPAD) habrán de disponer de una Declaración relativa al sistema antiincrustante firmada por el propietario o agente autorizado. Dicha declaración deberá estar acompañada de la documentación correspondiente (como por ejemplo, un recibo de pintura o una factura de un contratista) o contendrá el refrendo correspondiente.

2 INSPECCIÓN INICIAL

2.1 Buques que deben llevar un Certificado IAFS o bien una Declaración relativa al sistema antiincrustante (Partes en el Convenio AFS)

2.1.1 El funcionario encargado de la supervisión por el Estado rector del puerto (funcionario de supervisión) debería examinar la validez del Certificado IAFS o la Declaración relativa al sistema antiincrustante, y el Registro de sistemas antiincrustantes adjunto, cuando proceda.

2.1.2 La única forma práctica de aplicar la pintura al fondo del buque (parte sumergida) es haciéndolo en un dique seco. Esto significa que debería verificarse la fecha de aplicación de la pintura que figura en el Certificado IAFS comparando el periodo de entrada en dique seco con la fecha que se indica en el certificado.

2.1.3 Si la pintura se ha aplicado durante un período programado de entrada en dique seco, ese acto ha de quedar registrado en el diario de navegación del buque (para que tenga valor legal). Por otra parte, ese periodo programado de entrada en dique seco puede verificarse mediante la consulta de la fecha del refrendo del Certificado de seguridad de construcción (obligatorio) (Convenio SOLAS, regla I/10).

2.1.4 En el caso de un periodo de entrada en dique seco no programado, la fecha de aplicación de la pintura podría ser corroborada mediante la entrada en el diario de navegación (para que tenga valor legal).

2.1.5 Además, la fecha de aplicación de la pintura también puede verificarse mediante la consulta de la fecha del refrendo que figura en el Certificado del casco (clase), las fechas de la declaración del fabricante o por confirmación de los astilleros.

2.1.6 El Certificado IAFS contiene una serie de casillas en las que se indican:

- .1 si un sistema antiincrustante sujeto a medidas de control en virtud de lo dispuesto en el anexo 1 del Convenio AFS se ha aplicado o no, se ha retirado o ha sido recubierto con un revestimiento aislante;
- .2 si un sistema antiincrustante sujeto a medidas de control en virtud del anexo 1 del Convenio AFS se ha aplicado en el buque con anterioridad al 1 de enero de 2003 o en una fecha posterior, si así lo indica la Administración; y
- .3 si un sistema antiincrustante sujeto a medidas de control en virtud del anexo 1 del Convenio AFS se ha aplicado en el buque el 1 de enero de 2003 o en una fecha posterior, si así lo indica la Administración.

2.1.7 Debería verificarse con especial cuidado que el reconocimiento para la expedición del actual Certificado IAFS coincide con el periodo de entrada en dique seco que consta en el diario de navegación y que sólo se marca una casilla.

2.1.8 El registro de sistemas antiincrustantes debería adjuntarse al Certificado IAFS y estar al día. El registro más reciente debería coincidir con lo indicado en la casilla que figura en el anverso del Certificado IAFS.

2.2 Buques de Estados que no son Parte en el Convenio AFS

2.2.1 Los buques de Estados que no son Parte en el Convenio AFS no tienen derecho a que se les expida un Certificado IAFS. Por lo tanto, el funcionario de supervisión debería solicitar documentación que contenga la misma información que figura en un Certificado IAFS y tener en cuenta dicha información a la hora de determinar si se observan las prescripciones.

2.2.2 Si se declara que el sistema antiincrustante existente no está sujeto a medidas de control en virtud de lo dispuesto en el anexo 1 del Convenio, sin que ello esté documentado mediante un Certificado internacional relativo al sistema antiincrustante, debería llevarse a cabo una verificación para confirmar que el sistema antiincrustante cumple las prescripciones del Convenio. Esta verificación podrá basarse en muestras y/o pruebas y/o documentación fiable, según se estime oportuno en virtud de la experiencia adquirida y de las circunstancias imperantes. Dicha documentación podría consistir en las hojas informativas sobre la seguridad de los materiales (MSDS) o un documento similar, una declaración de cumplimiento del fabricante del sistema antiincrustante, o bien en facturas de los astilleros o del fabricante del sistema antiincrustante.

2.2.3 Podrán extenderse declaraciones de cumplimiento a favor de buques de Estados que no son Parte en el Convenio AFS a fin de observar las prescripciones regionales, como por ejemplo, el Reglamento (CE) 782/2003, modificado por el Reglamento (CE) 536/2008, que podrían considerarse como prueba suficiente del cumplimiento de las prescripciones correspondientes.

2.2.4 En todos los demás aspectos el funcionario de supervisión debería guiarse por los procedimientos aplicables a los buques que han de contar con un Certificado IAFS.

2.2.5 El funcionario de supervisión debería asegurar que no se aplique un trato favorable a los buques de Estados que no son Parte en el Convenio AFS.

3 INSPECCIÓN MÁS DETALLADA

3.1 Motivos fundados

3.1.1 Se podrá llevar a cabo una inspección más detallada en caso de que haya motivos fundados para creer que el buque no se ajusta en lo esencial a las prescripciones del Convenio AFS. Puede haber motivos fundados para llevar a cabo una inspección más detallada cuando:

- .1 el buque es de un Estado de abanderamiento que no es Parte en el Convenio y no cuenta con documentación sobre los sistemas antiincrustantes;
- .2 el buque es de un Estado de abanderamiento que es Parte en el Convenio pero no cuenta con un Certificado IAFS válido;
- .3 la fecha de pintura que figura en el Certificado IAFS no coincide con el período de entrada en dique seco del buque;
- .4 el casco del buque muestra demasiadas manchas de diversas pinturas; y
- .5 el Certificado IAFS no está debidamente cumplimentado.

3.1.2 Si el Certificado IAFS no está debidamente cumplimentado, puede ser pertinente obtener información mediante las siguientes preguntas:

- .1 "¿cuándo se aplicó por última vez un sistema antiincrustante en el buque?";
- .2 "si el sistema antiincrustante del buque está sujeto a medidas de control en virtud del anexo 1 del Convenio AFS y se retiró, ¿cuál es el nombre de la instalación en la que se realizó la labor y en qué fecha?";
- .3 "si el sistema antiincrustante está sujeto a medidas de control en virtud del anexo 1 del Convenio AFS y ha sido recubierto con un revestimiento aislante, ¿cuál es el nombre de la instalación en la que se realizó la aplicación y en qué fecha?";
- .4 "¿cuál es el nombre de los productos antiincrustantes/aislantes y quién es el fabricante o distribuidor del sistema antiincrustante existente?"; y
- .5 "si el actual sistema antiincrustante es distinto del sistema anterior, ¿cuál era el tipo del sistema antiincrustante anterior y cuál la denominación del fabricante o distribuidor?".

3.2 Muestreo

3.2.1 Una inspección más detallada podrá incluir el muestreo y el análisis del sistema antiincrustante del buque, si es necesario, para determinar si éste cumple las prescripciones del Convenio AFS. Dicho muestreo y análisis podrán incluir la utilización de laboratorios y de minuciosos procedimientos de prueba científicos.

3.2.2 De realizarse el muestreo, el tiempo necesario para procesar las muestras no podrá esgrimirse como motivo para retrasar el buque.

3.2.3 Toda decisión de realizar un muestreo debería estar supeditada a la viabilidad práctica y a las limitaciones relacionadas con la seguridad de las personas, el buque o el puerto. (Véase el apéndice 1 relativo a los procedimientos de muestreo: se adjunta a las Directrices un formulario de informe de inspección de sistemas antiincrustantes).

3.3 Medidas adoptadas en virtud del Convenio AFS

Detención

3.3.1 El Estado rector del puerto podría decidir detener el buque tras haberse constatado deficiencias durante una inspección a bordo.

3.3.2 La detención de un buque podría ser una medida adecuada en cualquiera de los siguientes casos:

- .1 la certificación no es válida o no se dispone de ella;
- .2 el buque admite que no cumple las prescripciones correspondientes (por lo que resulta innecesario recoger pruebas mediante muestreo); y
- .3 el muestreo demuestra que el buque no cumple la jurisdicción portuaria.

3.3.3 La adopción de otras medidas dependerá de si el problema está relacionado con la certificación o con los propios sistemas antiincrustantes.

3.3.4 Si en el puerto de detención no existen instalaciones que permitan que el buque se ajuste a las prescripciones correspondientes, el Estado rector del puerto podría permitir al buque dirigirse hacia otro puerto para que el sistema antiincrustante pueda cumplir lo prescrito. Esto requeriría la conformidad de ese puerto.

Expulsión

3.3.5 El Estado rector del puerto podría expulsar al buque, lo cual implicaría que el Estado rector del puerto exija que el buque salga del puerto; por ejemplo, si el buque decide no tomar medidas para que el sistema antiincrustante pueda cumplir lo prescrito, pero al Estado rector del puerto le preocupa que el buque lixivie tributilestaño en sus aguas.

3.3.6 La expulsión podría ser una medida adecuada si el buque admite el incumplimiento o si el muestreo lo demuestra mientras el buque permanece en puerto. Habida cuenta de que tales circunstancias también constituirían una deficiencia susceptible de acarrear la detención del buque, el funcionario de supervisión podrá, como primera medida, detener el buque y luego exigir que el incumplimiento se subsane antes de liberar el buque. Sin embargo, es posible que en el puerto de detención no existan instalaciones disponibles para subsanar las anomalías. En ese caso, el Estado rector del puerto podrá permitir que el buque se dirija hacia otro puerto para que el sistema antiincrustante pueda cumplir lo prescrito. Esto puede requerir la conformidad de ese puerto.

3.3.7 La expulsión del buque podría ser una medida adecuada en cualquiera de los siguientes supuestos:

- .1 la certificación no es válida o no se dispone de ella;
- .2 el buque admite que no cumple las prescripciones correspondientes (por lo que resulta innecesario recoger pruebas mediante muestreo); y
- .3 el muestreo demuestra que el buque no cumple la jurisdicción portuaria.

3.3.8. En estos casos, el buque probablemente ya habrá sido detenido. Sin embargo, la detención por sí misma no obliga al buque a tomar medidas para que el sistema antiincrustante pueda cumplir lo prescrito (sólo si desea salir del puerto). En tal circunstancia, al Estado rector del puerto podría preocuparle que el buque lixivie tributilestaño mientras se encuentre en sus aguas.

Exclusión

3.3.9 El Estado rector del puerto podría ordenar la exclusión del buque para evitar que entre en sus aguas. La orden de exclusión podría ser una medida adecuada si el muestreo demuestra que el buque no cumple lo prescrito, pero los resultados se han obtenido después de que el buque haya navegado o después de haber sido expulsado.

3.3.10 La exclusión podría ser una medida adecuada si el muestreo demuestra que el buque no cumple lo prescrito, pero los resultados se han obtenido después de que el buque haya navegado o después de haber sido expulsado. En el artículo 11 3) del Convenio AFS sólo se menciona que la "Parte que efectúe la inspección" podrá tomar tales medidas. Esto significa que, si un Estado rector del puerto ordena la exclusión de un buque, esa medida no podrá ser aplicada de forma automática por otros Estados rectores del puerto.

3.3.11 De conformidad con los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto (resolución A.787(19), enmendada), en virtud de la cual las deficiencias no pueden remediarse en el puerto de inspección, el funcionario de supervisión podrá permitir que el buque se dirija a otro puerto, a reserva de las condiciones adecuadas que puedan establecerse. En tales circunstancias, el funcionario de supervisión debería garantizar que tanto la autoridad competente del próximo puerto de escala como del Estado de abanderamiento reciban una notificación al respecto.

Notificación al Estado de abanderamiento

3.3.12 En el Artículo 11 3) del Convenio AFS se dispone que cuando se detiene, expulsa o excluye a un buque de un puerto por infringir el Convenio, la Parte que tome dichas medidas informará inmediatamente a la Administración del Estado de abanderamiento del buque así como a toda organización reconocida que haya expedido un certificado pertinente.

4 INFORME SOBRE SISTEMAS ANTIINCRUSTANTES PARA EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO COMO RESPUESTA A SUPUESTAS INFRACCIONES

4.1 En el artículo 11 4) del Convenio AFS se permite que las Partes inspeccionen los buques a petición de otra Parte si se presentan pruebas suficientes de que el buque infringe o ha infringido el Convenio. En el artículo 12 2) se permite que los Estados rectores del puerto que llevan a cabo la inspección faciliten a la Administración (el Estado de abanderamiento) del buque de que se trate toda la información y las pruebas que obren en su poder con respecto a la infracción cometida. La información facilitada al Estado de abanderamiento es muchas veces insuficiente para el enjuiciamiento. En los siguientes párrafos se detalla el tipo de información que debe proporcionarse.

4.2 En el informe para las autoridades del Estado rector del puerto o del Estado ribereño debería incluirse, en la medida de lo posible, la información que figura en la sección 3. La información que figure en el informe debería estar respaldada por hechos que, considerados en su conjunto, lleven al Estado rector del puerto o al Estado ribereño a creer que se ha cometido una infracción.

- 4.3 Dicho informe debería ir acompañado de documentos tales como:
- .1 el informe del Estado rector del puerto sobre las deficiencias detectadas;
 - .2 una declaración del funcionario de supervisión, incluidos su rango así como la organización a la que pertenece, sobre el sistema antiincrustante sospechoso de no cumplir lo prescrito. Además de la información requerida en la sección 3, la declaración debería incluir los motivos en los que se fundó el funcionario de supervisión para llevar a cabo una inspección más detallada;
 - .3 una declaración sobre el muestreo del sistema antiincrustante que incluya:
 - .3.1 la ubicación del buque;
 - .3.2 el lugar del casco en el que se tomó la muestra, incluida la distancia vertical desde la superficie comprendida entre las flotaciones en lastre y en carga;
 - .3.3 el momento en que se realizó el muestreo;
 - .3.4 la identidad de la persona o personas que tomaron las muestras; y
 - .3.5 los recibos que identifiquen a las personas encargadas de guardar las muestras o a aquellas a las cuales se entreguen;
 - .4 los informes sobre los análisis de cualesquiera muestras, incluido lo siguiente:
 - .4.1 los resultados de los análisis;
 - .4.2 el método empleado;
 - .4.3 las referencias a la documentación científica que dé fe de la precisión y la validez del método empleado o copias de esos documentos;
 - .4.4 los nombres de las personas que efectúen los análisis, con indicación de su experiencia profesional; y
 - .4.5 una descripción de las medidas de garantía de la calidad de los análisis;
 - .5 las declaraciones de las personas que han sido interrogadas;
 - .6 las declaraciones de los testigos;
 - .7 las fotografías del casco y de las zonas de muestreo; y
 - .8 una copia del Certificado IAFS, incluidas copias de las páginas pertinentes del Registro de sistemas antiincrustantes, diarios de navegación, MSDS o un documento similar, la declaración de cumplimiento del fabricante del sistema antiincrustante, facturas del astillero y otros documentos del dique seco relativos al sistema antiincrustante.

4.4 Todas las observaciones, fotografías y documentos deberían estar respaldados por una declaración de autenticidad firmada. Todas las certificaciones, autenticaciones y verificaciones deberían realizarse de conformidad con la legislación del Estado que las prepare. Todas las declaraciones deberían estar firmadas y fechadas por la persona que las haga, y su nombre debería insertarse en caracteres legibles encima o debajo de la firma.

4.5 Los informes mencionados en los párrafos 2 y 3 de la presente sección deberían enviarse al Estado de abanderamiento. Si el Estado ribereño que ha observado la infracción y el Estado rector del puerto que lleva a cabo la investigación a bordo no son el mismo, el Estado rector del puerto que efectúe dicha investigación debería enviar también una copia de los resultados de dicha investigación al Estado ribereño.

APÉNDICE 1

MUESTREO

En la sección 2.1 de las Directrices para el muestreo sucinto de los sistemas antiincrustantes en los buques (resolución MEPC.104(49)) pueden encontrarse consideraciones relacionadas con el muestreo sucinto.

Toda obligación de tomar muestras debería estar sujeta a su viabilidad práctica así como a las limitaciones relativas a la seguridad de las personas, el buque o el puerto.

El funcionario de supervisión debería tomar en consideración la posibilidad de:

- coordinar con el buque el lugar y el tiempo oportunos para tomar las muestras; el funcionario de supervisión debería verificar que el tiempo necesario para llevar a cabo la toma de muestras no entorpecerá la carga y/o descarga, el traslado ni salida del buque;
- no esperar a que el buque tome medidas para ofrecer un acceso seguro, sino coordinar con el buque las medidas adoptadas por la autoridad competente del Estado rector del puerto, como por ejemplo un bote, plataformas de trabajo de extensión hidráulica, andamios de acceso, etc.;
- seleccionar puntos de muestreo que abarquen zonas representativas;
- tomar fotografías del casco, de las áreas de muestreo y del proceso de toma de muestras;
- evitar emitir juicios sobre la calidad de la pintura (por ejemplo, la superficie, el estado, el grosor, la aplicación);
- invitar al representante del buque para que esté presente durante la realización del muestro sucinto para así garantizar que las pruebas se obtienen de manera lícita;
- cumplimentar y firmar el formulario del informe de inspección junto con las hojas de registro del muestreo (que debe ser rellenado por la persona encargada de tomar las muestras), en la medida de lo posible, y entregar una copia al buque como una prueba de la realización de la inspección y/o del muestreo;
- informar al próximo Estado rector del puerto en donde el buque inspeccionado haga escala;
- convenir con el representante del buque la persona a la que se enviará una copia del informe de la inspección finalizada, en los casos en que dicho informe no pueda concluirse en el transcurso de la inspección; y
- garantizar que los recibos que identifiquen a las personas encargadas de guardar las muestras o a aquellas a las cuales se entreguen hayan sido rellenados de modo que en ellos conste la cadena de transferencia de dichas muestras. Se recuerda a los funcionarios de supervisión que los procedimientos establecidos en la legislación nacional en materia de custodia de pruebas no se ven afectados por esta reglamentación. Por lo tanto, en las presentes directrices no se aborda esa cuestión de manera minuciosa.

1 Métodos de muestreo

El Estado rector del puerto elegirá la metodología de muestreo según su criterio. En las Directrices para el muestreo sucinto de los sistemas antiincrustantes en los buques adoptadas mediante la resolución MEPC.104(49) se permite la utilización de cualquier otro método científicamente reconocido de muestreo y análisis de los sistemas antiincrustantes en los buques controlados por el Convenio AFS distinto de los que figuran en el apéndice de las Directrices (si la Administración o el Estado rector del puerto los juzga satisfactorios). El método de muestreo dependerá, entre otras cosas, de la dureza de la superficie de la pintura, que puede variar considerablemente. La masa de pintura retirada puede variar en proporción.

Los procedimientos de muestreo que se basan en la remoción de pintura del casco precisan la determinación de la masa de pintura. Es importante que los procedimientos utilizados hayan sido validados, arrojen resultados inequívocos y prevean un control adecuado.

La autoridad competente del Estado rector del puerto podrá decidir contratar empresas especializadas para llevar a cabo el muestreo. En este caso, el funcionario de supervisión debería estar presente en el buque cuando se lleve a cabo el procedimiento de muestreo para asegurarse de que se observen las medidas de coordinación y se faciliten los medios anteriormente mencionados.

Si no se contratan los servicios de una empresa especializada, la autoridad competente del Estado rector del puerto debería proporcionar al funcionario de supervisión formación adecuada en relación con los procedimientos y métodos de muestreo disponibles y asegurarse de que se observen los procedimientos acordados.

Deberían observarse las siguientes condiciones generales:

- el funcionario de supervisión debería elegir varios puntos de muestreo, preferiblemente de modo que abarquen todas las zonas representativas del casco, pero también resulta conveniente determinar al menos ocho (8) puntos de muestreo equidistantes hacia abajo y a lo largo del casco, si es posible, divididos en babor y estribor (teniendo en cuenta que las diferentes partes del casco pueden ser tratadas con diferentes sistemas antiincrustantes);
- deberían tomarse muestras por triplicado de la pintura en cada punto de muestreo dejando espacios muy reducidos entre ellos en la superficie del casco (por ejemplo, unos 10 cm);
- debería evitarse la contaminación de las muestras, para lo cual suelen utilizarse guantes descartables no esterilizados y sin polvo de un material impermeable adecuado: por ejemplo, guantes de goma de nitrilo;
- las muestras deberían recogerse y almacenarse en un contenedor inerte (es decir, los contenedores no deberían construirse con materiales que contengan organoestaños o que tengan la capacidad de absorber tales compuestos);
- las muestras deberían tomarse de una zona en la que la superficie del sistema antiincrustante esté intacta, limpia y no presente incrustaciones;

- no deberían utilizarse para el muestreo pedazos de pintura pequeños de zonas del casco que se hayan separado, descascarado o que presenten ampollas;
- no deberían tomarse muestras de zonas calientes ni de aquellas partes en las que la pintura sea blanda (como por ejemplo, tanques de combustible pesado); y
- no deberían incluirse en el muestreo capas subyacentes (imprimaciones, pinturas aislantes, sistemas antiincrustantes que contengan TBT) si no existen pruebas contundentes de que zonas grandes han quedado expuestas.

2 Validez del muestreo

A fin de garantizar la validez del muestreo como prueba de incumplimiento, debería tenerse en cuenta lo siguiente:

- sólo deberían utilizarse muestras que hayan sido tomadas directamente de la superficie del casco y no contengan ningún tipo de contaminación;
- todas las muestras deberían almacenarse en contenedores, marcados y anotados en la hoja de registro. Esa hoja de registro debería ser presentada a la Administración correspondiente;
- los recibos que identifiquen a las personas encargadas de guardar las muestras o a aquellas a las cuales se entreguen deberían ser rellenos e ir acompañados de las muestras de modo que se refleje la cadena de transferencia de las muestras;
- el funcionario de supervisión debería verificar la fecha de validez del calibrado de los instrumentos (de acuerdo con las instrucciones del fabricante);
- en los casos en que se utilicen los servicios de una empresa especializada para llevar a cabo el muestreo, el funcionario de supervisión debería acompañar a su representante para controlar las muestras; y
- las fotografías del casco, de las zonas de muestreo y del proceso de toma de muestras podrían constituir una prueba adicional.

Cabe señalar que pueden certificarse tanto las empresas encargadas de realizar el muestreo como los procedimientos de muestreo.

3 Salud y seguridad en el muestreo

Toda obligación de realizar un muestreo debería estar supeditada a la viabilidad práctica así como a las limitaciones relacionadas con la seguridad de las personas, el buque o el puerto.

Se aconseja a todos los funcionarios de supervisión que garanticen la seguridad de dicho procedimiento teniendo en cuenta los siguientes elementos:

- las prescripciones generales impuestas por la terminal o la autoridad portuaria y las políticas nacionales en materia de salud, seguridad y medio ambiente;

- el estado del buque (condición de lastre, operaciones del buque, amarre, fondeadero, etc.);
- el entorno (situación del buque, tráfico, movimiento de buques, operaciones de muelle, gabarras u otras embarcaciones flotantes que se encuentren en las proximidades);
- medidas de seguridad para el uso de equipos de acceso (plataformas, plataformas de trabajo de extensión hidráulica, andamios de acceso, escalas, barandillas, arnés de escalada, etc.), es decir, la norma ISO 18001;
- el tiempo (estado de la mar, viento, lluvia, temperatura, etc.); y
- precauciones para evitar caer en el agua entre el muelle y el buque. En caso de duda, durante el muestreo debería utilizarse un chaleco salvavidas y, de ser posible, un cabo de seguridad.

Se informará al coordinador de seguridad de toda situación adversa encontrada durante el muestreo que pueda poner en peligro la seguridad del personal.

Debería evitarse el contacto de la pintura retirada con la piel y los ojos, no deberían ingerirse partículas de dicha pintura y debería impedirse que tales partículas entren en contacto con alimentos. Se prohíbe comer o beber durante la realización del muestreo, y los encargados de su realización deberían lavarse las manos después. Las personas que realicen el muestreo deberían ser conscientes de que los sistemas antiincrustantes, los disolventes o demás materiales utilizados para el muestreo pueden ser nocivos, y deberían tomarse precauciones. Debería analizarse la posibilidad de adoptar medidas de protección personal mediante la utilización de guantes de manga larga resistentes a disolventes, mascarilla contra el polvo, gafas de seguridad, etc.

Cuando se lleven a cabo los procedimientos de muestreo y análisis posteriores, deberían observarse en todo momento los procedimientos de seguridad de laboratorio normalizados (y específicos, si procede).

4 Realización de análisis

En las Directrices para el muestreo sucinto de los sistemas antiincrustantes en los buques se contempla un análisis en dos fases de las muestras para los dos métodos que figuran en el apéndice de las Directrices. La primera fase consiste en una prueba básica, que puede realizarse in situ, como en el caso del Método 2. La segunda fase se lleva a cabo en caso de que los resultados de la primera fase sean positivos. Cabe señalar que en las Directrices de la OMI, estas fases se conocen como Fase 1 y 2, tal como ocurre en el caso del Método 1. Las autoridades competentes del Estado rector del puerto elegirán qué métodos de análisis adoptarán según su criterio.

Se presentan, a la consideración del Estado rector del puerto, los siguientes elementos:

- las autoridades competentes del Estado rector del puerto deberían establecer un procedimiento de aprobación para el reconocimiento de laboratorios que se ajusten a las normas ISO 17025 u otras instalaciones adecuadas. Tales procedimientos deberían establecer los criterios de reconocimiento. Sería conveniente que entre los Estados rectores del puerto se lleve a cabo un intercambio de información sobre estos procedimientos, criterios y laboratorios/instalaciones, por ejemplo, a los efectos de compartir información sobre prácticas óptimas y de permitir un posible reconocimiento y prestación de servicios de carácter internacional;

- la empresa que lleva a cabo el análisis y/o la toma de muestras debería observar las normas nacionales y ser independiente de los fabricantes de pintura;
- el funcionario de supervisión que realice la inspección de un sistema antiincrustante en un buque debería verificar la validez del certificado ISO 17025 y/o el reconocimiento del laboratorio;
- si para llevar a cabo el análisis se necesita contar con más tiempo del que se dispone, teniendo en cuenta la hora de salida prevista del buque, el funcionario de supervisión comunicará dicha situación al buque y también informará al respecto a la autoridad competente del Estado rector del puerto. Sin embargo, el tiempo que se estime necesario para realizar el análisis no autoriza a demorar el buque de forma injustificada; y
- los funcionarios de supervisión deberían asegurarse de que se han cumplimentado las hojas de registro relativas al procedimiento de muestreo para su utilización como prueba del análisis. En los casos en que en los procedimientos de laboratorio se establece que los resultados de los análisis deben presentarse en un formato diferente, este informe técnico podría añadirse a las hojas de registro.

5 Primera fase del análisis

La primera fase del análisis sirve para detectar la cantidad total de estaño en los sistemas antiincrustantes aplicados.

La autoridad competente del Estado rector del puerto elegirá el método de la primera fase del análisis según su criterio. Sin embargo, se podría considerar como práctica óptima el uso de un analizador por fluorescencia de rayos X portátil (mencionado en el Método 2) o cualquier otro método científicamente justificado que permita realizar la primera fase del análisis en el lugar.

La autoridad competente del Estado rector del puerto tiene que decidir si la primera fase del análisis debe ser llevada a cabo por el funcionario de supervisión o por empresas contratadas.

La autoridad competente del Estado rector del puerto podría proporcionar a los funcionarios de supervisión ese equipo (es decir, un analizador por fluorescencia de rayos X portátil) y también brindarles formación adecuada.

6 Segunda fase del análisis

La segunda fase del análisis (final) se utiliza para verificar si el sistema antiincrustante cumple o no las prescripciones del Convenio, por ejemplo, si en el sistema antiincrustante se encuentran presentes compuestos de organoestaños en un nivel que podría considerarse de biocida.

El Estado rector del puerto podría considerar la posibilidad de aplicar sólo la segunda fase del análisis.

La autoridad elegirá el método de la segunda fase del análisis según su criterio. En este sentido, se hace constar que el método de la segunda fase del análisis para el Método 2 de muestreo, previsto en las Directrices, es sólo provisional y "es preciso que el método sea examinado en detalle por expertos partiendo de pruebas científicas" (sección 5.1 del Método 2).

7 Conclusiones sobre el cumplimiento

La autoridad sólo debería formular conclusiones sobre el cumplimiento teniendo en cuenta la segunda fase del análisis de la muestra (organoestaño). En caso de que los resultados indiquen que existe un incumplimiento en esa fase, habrá motivos fundados para adoptar nuevas medidas.

Si se considera necesario, también podrá llevarse a cabo un muestreo más exhaustivo, además del muestreo sucinto o en lugar de éste.

Los resultados del muestreo deberían ser comunicados lo antes posible al buque (como parte del informe de inspección) y, en caso de incumplimiento, también deberían ser comunicados al Estado de abanderamiento y a la organización reconocida que actúe en nombre del Estado de abanderamiento, si procede.

De conformidad con la sección 5.2 de las Directrices para el muestreo sucinto de los sistemas antiincrustantes en los buques, las autoridades deberían elaborar y adoptar los procedimientos que deben seguirse en aquellos casos en que no quede claro si se respetan o no los límites aceptables, teniendo en cuenta un muestreo adicional u otros métodos de muestreo.

FORMULARIO S/1

INFORME DE LA INSPECCIÓN de los sistemas antiincrustantes de un buque

DATOS DEL BUQUE

1. Nombre del buque: _____ 2. Número IMO: _____
3. Tipo de buque: _____ 4. Distintivo de llamada: _____
5. Pabellón del buque: _____ 6. Arqueo bruto: _____
7. Fecha de colocación de la quilla/fecha de transformación importante: _____

DATOS DE LA INSPECCIÓN

8. Fecha y hora: _____
9. Nombre de la instalación:
(dique seco, muelle, ubicación) _____
Lugar y país: _____
10. Zonas inspeccionadas: Diario de navegación Certificados Casco del buque
11. Certificados pertinentes:

	<u>a) Título</u>	<u>b) Autoridad expedidora</u>	<u>c) Fechas de emisión</u>
1.	Cert. IAFS	_____	_____
2.	Registro de sistemas antiincrustantes	_____	_____
3.	Declaración relativa al sistema antiincrustante	_____	_____
4.	_____	_____	_____

12. Periodo de dique seco en el que se aplicó el sistema antiincrustante: _____
13. Nombre de la instalación en la que se aplicó el sistema antiincrustante: _____
14. Lugar y país en el que se aplicó el sistema antiincrustante: _____
15. Muestras del sistema antiincrustante tomadas: No Sí Tipo de muestreo: Sucinto Amplio
16. Motivo por el que se realiza el muestreo del sistema antiincrustante: _____
17. Hoja de registro adjunta:
(código del país / número IMO / dd-mm-aa) _____
18. Copia a: Funcionario de supervisión Estado de abanderamiento Organización reconocida
 Jefe de la oficina Capitán Otros:

DATOS DEL ESTADO RECTOR DEL PUERTO

Autoridad que presenta el informe: **Oficina de distrito:**

Dirección:

Teléfono/facsimil/móvil:

Correo electrónico:

Nombre:
(inspector debidamente autorizado de la autoridad que presenta el informe)

Fecha: **Firma:**

FORMULARIO S/2

Hoja de registro relativa al procedimiento de muestreo para el cumplimiento del Convenio en cuanto a la presencia de organoestaño que actúe como biocida en los sistemas antiincrustantes en los cascos de los buques

NÚMERO DE REGISTRO	
---------------------------	--

 (código de país / número IMO / dd-mm-aa)

Nombre del buque: Número IMO:

DATOS DEL MUESTREO

1. Fecha y hora de inicio:
2. Fecha y hora de finalización:
3. Nombre del fabricante de la pintura:
4. Nombre y color del sistema antiincrustante:
5. Motivo por el que se realiza el muestreo: Supervisión por el Estado rector del puerto Reconocimiento y certificación Otra inspección relativa al cumplimiento por el Estado de abanderamiento
6. Método de muestreo:
7. Zonas del casco objeto de muestreo: Babor Estribor Fondo
Número de puntos de muestreo:
.....
8. Lugar de almacenamiento de las muestras de reserva:
(por ejemplo, oficina de inspección del Estado rector del puerto)
9. Fotos que se tomaron de las áreas de muestreo Observaciones:
10. Muestras de la pintura (húmeda) Observaciones:
11. Primera fase del análisis Observaciones:
12. Segunda fase del análisis Observaciones:
13. Observaciones sobre el procedimiento de muestreo

14. Empresa encargada de realizar el muestreo

Nombre
Fecha
Firma

DATOS DEL ESTADO RECTOR DEL PUERTO

Autoridad que presenta el informe: **Oficina de distrito:**

Dirección:
.....

Teléfono/facsimil/móvil:

Correo electrónico:

Nombre:
(inspector debidamente autorizado de la autoridad que presenta el informe)

Fecha: **Firma:**

FORMULARIO S/3

NÚMERO DE REGISTRO	
---------------------------	--

Nombre del buque: **Número IMO:**

MÉTODO DE ANÁLISIS 1

1. Identificador del instrumento:		Fecha de vencimiento del calibrado:			
2.	Resultados de la muestra "A"		número total de muestras "A" analizadas:		
3.	Ubicación de la muestra <i>(marco y distancia desde la superficie comprendida entre las flotaciones en lastre y en carga)</i>			Ubicación de la muestra <i>(marco y distancia desde la superficie comprendida entre las flotaciones en lastre y en carga)</i>	
	Nº	mg Sn/kg	Nº	mg Sn/kg	
	1		9		
	2		10		
	3		11		
	4		12		
	5		13		
	6		14		
	7		15		
8		16			
4.	Resultados			<input type="checkbox"/> <u>Es preciso realizar la segunda fase</u> <input type="checkbox"/> Cumplimiento, no se necesitan análisis adicionales	
	Número de muestras que superan los 2 500 mg/kg 1 o más muestras superan los 3 000 mg/kg: <input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No				
5.	Observaciones adicionales sobre los análisis de los resultados de las muestras "A"				
6.	Empresa		Nombre		
			Fecha		
			Firma		

7.		Identificador del instrumento:		Fecha de vencimiento del calibrado:			
8.	Resultados de la Muestra "B" número total de muestras "B" analizadas:						
9.		organoestaño (mg Sn/kg) como Sn		organoestaño (mg Sn/kg) como Sn		organoestaño (mg Sn/kg) como Sn	
	Nº		Nº		Nº		Nº
	1		5		9		13
	2		6		10		14
	3		7		11		15
	4		8		12		16
10.	Resultados						
	Número de muestras que superan los 2 500 mg/kg:					<input type="checkbox"/> <u>Presunto incumplimiento</u>	
	1 o más muestras superan los 3 000 mg/kg:					<input type="checkbox"/> Presunto cumplimiento	
	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No						
11.	Observaciones adicionales sobre los análisis de los resultados de las muestras "B"						
12.	Empresa			Nombre			
				Fecha			
				Firma			

FORMULARIO S/4

NÚMERO DE REGISTRO	
---------------------------	--

Nombre del buque: Número IMO:

MÉTODO 2 PRIMERA FASE DEL ANÁLISIS

1. Identificador del instrumento:		Fecha de vencimiento del calibrado:					
2.	Ubicación de la muestra (marco y distancia desde la superficie comprendida entre las flotaciones en lastre y en carga)	Identificador de las muestras	Disco de la muestra	Contenido de estaño (mg/ kg)	máx	mín	Promedio
A		A1	<input type="checkbox"/> abrasivo		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		A2	<input type="checkbox"/> metal		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		A3	<input type="checkbox"/> otros		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Promedio
		A4	<input type="checkbox"/> abrasivo		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		A5	<input type="checkbox"/> metal		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	mg/kg
		A6	<input type="checkbox"/> otros		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> >2 500 mg/kg
		A7	<input type="checkbox"/> abrasivo		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> >3 000 mg/kg
		A8	<input type="checkbox"/> metal		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		A9	<input type="checkbox"/> otros		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
B		B1	<input type="checkbox"/> abrasivo		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		B2	<input type="checkbox"/> metal		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		B3	<input type="checkbox"/> otros		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Promedio
		B4	<input type="checkbox"/> abrasivo		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		B5	<input type="checkbox"/> metal		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	mg/kg
		B6	<input type="checkbox"/> otros		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> >2 500 mg/kg
		B7	<input type="checkbox"/> abrasivo		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> >3 000 mg/kg
		B8	<input type="checkbox"/> metal		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		B9	<input type="checkbox"/> otros		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
C		C1	<input type="checkbox"/> abrasivo		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		C2	<input type="checkbox"/> metal		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		C3	<input type="checkbox"/> otros		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Promedio
		C4	<input type="checkbox"/> abrasivo		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		C5	<input type="checkbox"/> metal		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	mg/kg
		C6	<input type="checkbox"/> otros		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> >2 500 mg/kg
		C7	<input type="checkbox"/> abrasivo		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> >3 000 mg/kg
		C8	<input type="checkbox"/> metal		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		C9	<input type="checkbox"/> otros		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
D		D1	<input type="checkbox"/> abrasivo		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		D2	<input type="checkbox"/> metal		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		D3	<input type="checkbox"/> otros		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Promedio
		D4	<input type="checkbox"/> abrasivo		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		D5	<input type="checkbox"/> metal		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	mg/kg
		D6	<input type="checkbox"/> otros		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> >2 500 mg/kg
		D7	<input type="checkbox"/> abrasivo		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> >3 000 mg/kg
		D8	<input type="checkbox"/> metal		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		D9	<input type="checkbox"/> otros		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

3.	Resultados Primera fase del análisis <input type="checkbox"/> muestras de superan los 2 500 mg/kg <input type="checkbox"/> muestra(s) supera(n) los 3 000 mg/kg	<input type="checkbox"/> Cumplimiento <input type="checkbox"/> <u>Es preciso realizar la segunda fase del análisis</u>
4.	Observaciones	
5.	Empresa	Nombre Fecha Firma

FORMULARIO S/5

NÚMERO DE REGISTRO	
---------------------------	--

Nombre del buque: Número IMO:

MÉTODO 2 SEGUNDA FASE DEL ANÁLISIS

1. Identificador del instrumento:		Fecha de vencimiento del calibrado:		
2.	Muestra utilizada (identificador de las muestras)	Contenido de estaño Primera fase (Análisis por <i>XRF</i>) (mg Sn/kg)	Contenido de estaño Segunda fase (como organoestaño) (mg Sn/kg)	Cumplimiento
A				<input type="checkbox"/> >2 500mg/kg <input type="checkbox"/> >3 000mg/kg
B				<input type="checkbox"/> >2 500mg/kg <input type="checkbox"/> >3 000mg/kg
C				<input type="checkbox"/> >2 500mg/kg <input type="checkbox"/> >3 000mg/kg
D				<input type="checkbox"/> >2 500mg/kg <input type="checkbox"/> >3 000mg/kg

3.	Resultados Segunda fase del análisis <input type="checkbox"/> Muestras de supera(n) los 2 500 mg (Sn)/kg (pintura seca) <input type="checkbox"/> Muestra(s) de supera(n) los 3 000 mg (Sn)/kg (pintura seca)	<input type="checkbox"/> Cumplimiento <input type="checkbox"/> Incumplimiento
4.	Observaciones	
5.	Laboratorio	Nombre Fecha Firma

DATOS DEL ESTADO RECTOR DEL PUERTO

Autoridad que presenta el informe: **Oficina de distrito:**

Dirección:
.....

Teléfono/facsimil/móvil:

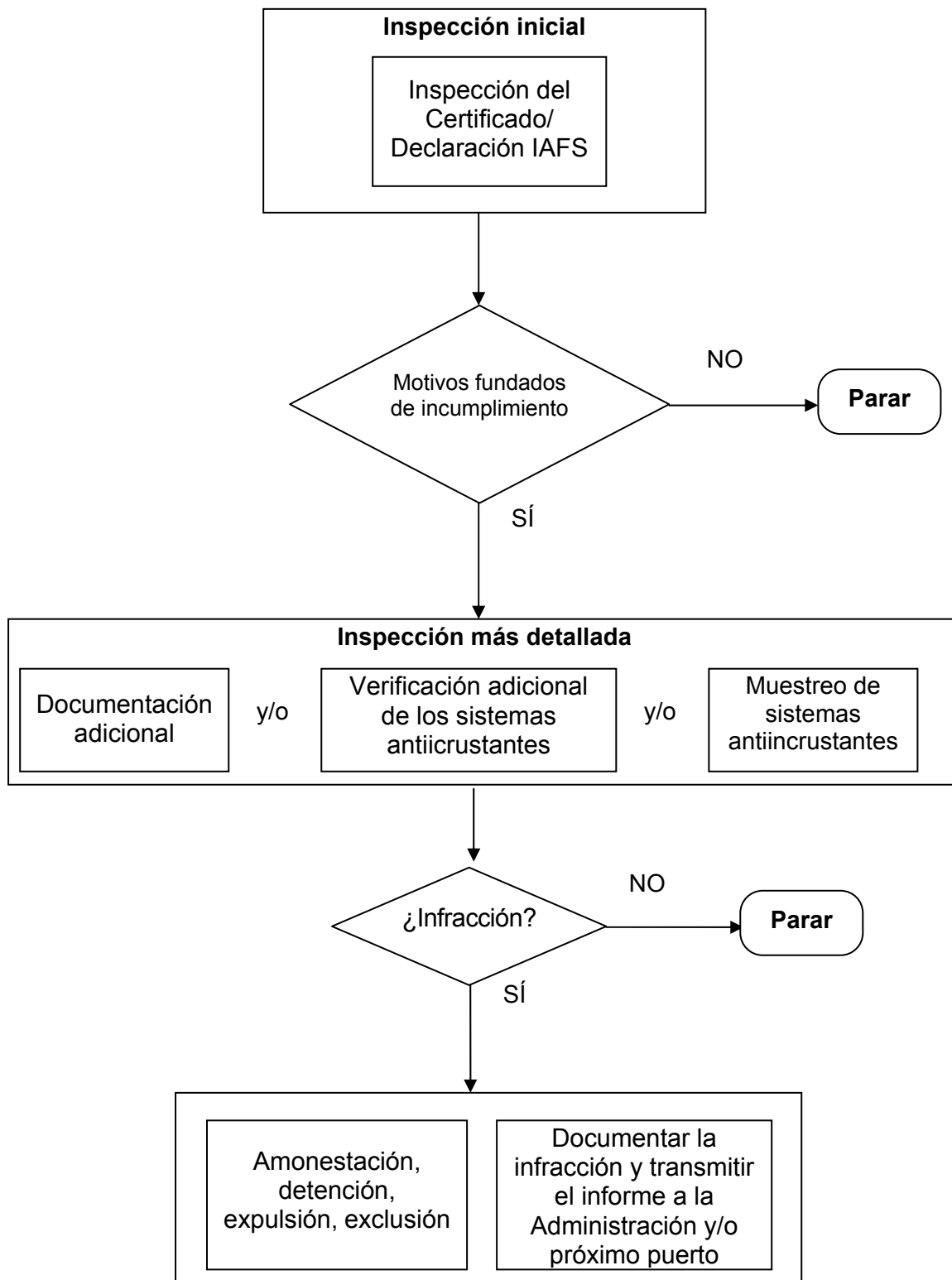
Correo electrónico:

Nombre:
(inspector debidamente autorizado de la autoridad que presenta el informe)

Fecha: **Firma:**

APÉNDICE 2

PROCESO DE INSPECCIÓN DE LOS SISTEMAS ANTIINCRUSTANTES



ANEXO 28

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA SOBRE LOS PROCEDIMIENTOS PARA LA SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO, 2011

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO el artículo 15 j) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones de la Asamblea por lo que respecta a las reglas y directrices relativas a la seguridad marítima y a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques,

RECORDANDO TAMBIÉN la resolución A.787(19), mediante la cual adoptó los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto, y la resolución A.882(21), mediante la cual adoptó enmiendas a los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto adoptados mediante la resolución A.787(19),

RECORDANDO ASIMISMO que, en su vigésimo primer periodo de sesiones, al adoptar la resolución A.882(21), pidió al Comité de Seguridad Marítima y al Comité de Protección del Medio Marino que continuaran examinando los Procedimientos revisados teniendo en cuenta la experiencia adquirida mediante su implantación,

RECONOCIENDO que los esfuerzos de los Estados rectores de puertos han contribuido considerablemente a incrementar la seguridad y la protección marítimas y a prevenir la contaminación del mar,

RECONOCIENDO ADEMÁS la necesidad de revisar nuevamente los Procedimientos revisados para tener en cuenta las enmiendas a los instrumentos de la OMI que han entrado en vigor desde la adopción de las resoluciones A.787(19) y A.882(21),

HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones formuladas por el Comité de Seguridad Marítima en su 89º periodo de sesiones y por el Comité de Protección del Medio Marino en su 62º periodo de sesiones,

1. ADOPTA los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto, 2011, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. INVITA a los Gobiernos a que, cuando ejerzan las funciones de supervisión por el Estado rector del puerto, apliquen los procedimientos mencionados;
3. PIDE al Comité de Seguridad Marítima y al Comité de Protección del Medio Marino que continúen examinando los Procedimientos y que los enmienden según sea necesario; y
4. REVOCA las resoluciones A.787(19) y A.882(21).

ANEXO

PROCEDIMIENTOS PARA LA SUPERVISIÓN POR
EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO, 2011

[MSC 89/25, anexo 24]

ANEXO 29

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA SOBRE LAS DIRECTRICES PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS DE CONFORMIDAD CON EL SISTEMA ARMONIZADO DE RECONOCIMIENTOS Y CERTIFICACIÓN (SARC), 2011

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO el artículo 15 j) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones de la Asamblea por lo que respecta a las reglas y directrices relativas a la seguridad marítima y a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques,

RECORDANDO TAMBIÉN:

- a) la adopción, por la Conferencia internacional sobre el sistema armonizado de reconocimientos y certificación de 1988, del Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, y del Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, que introdujeron, entre otras cosas, el sistema armonizado de reconocimientos y certificación en virtud del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, y del Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, respectivamente;
- b) la adopción, mediante la resolución MEPC.39(29), de enmiendas para introducir el sistema armonizado de reconocimientos y certificación en el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (Convenio MARPOL 73/78);
- c) la adopción, mediante la resolución MEPC.132(53), de enmiendas para introducir el sistema armonizado de reconocimientos y certificación en el Anexo VI del Convenio MARPOL; y
- d) la adopción, mediante las resoluciones que se citan a continuación, de enmiendas para introducir el sistema armonizado de reconocimientos y certificación en los siguientes instrumentos:
 - i) el Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (Código CIQ) (resoluciones MEPC.40(29) y MSC.16(58));
 - ii) el Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel (Código CIG) (resolución MSC.17(58)); y
 - iii) el Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (Código CGrQ) (resoluciones MEPC.41(29) y MSC.18(58)),

RECORDANDO ADEMÁS que, mediante la resolución A.1020(26), adoptó enmiendas a las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación, 2007, adoptadas mediante la resolución A.997(25), con objeto de ayudar a los Gobiernos a implantar las prescripciones de los instrumentos mencionados,

RECONOCIENDO la necesidad de revisar nuevamente las Directrices para efectuar reconocimientos a fin de tener en cuenta las enmiendas a los instrumentos de la OMI mencionados anteriormente, que han entrado en vigor tras la adopción de la resolución A.1020(26),

HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones formuladas por el Comité de Seguridad Marítima en su 89º periodo de sesiones y por el Comité de Protección del Medio Marino en su 62º periodo de sesiones,

1. ADOPTA las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación, 2011, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. INVITA a los Gobiernos que efectúen los reconocimientos prescritos en los instrumentos pertinentes de la OMI a que sigan las disposiciones de las Directrices para efectuar reconocimientos que figuran en el anexo;
3. PIDE al Comité de Seguridad Marítima y al Comité de Protección del Medio Marino que mantengan sometidas a examen las Directrices para efectuar reconocimientos y las enmienden según sea necesario;
4. REVOCA las resoluciones A.997(25), A.1020(26) y MEPC.180(59).

ANEXO

DIRECTRICES PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS DE CONFORMIDAD CON EL
SISTEMA ARMONIZADO DE RECONOCIMIENTOS Y CERTIFICACIÓN (SARC), 2011

[MSC 89/25, anexo 25]

ANEXO 30

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA SOBRE EL CÓDIGO PARA LA IMPLANTACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS OBLIGATORIOS DE LA OMI, 2011

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO el artículo 15 j) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones de la Asamblea por lo que respecta a las reglas y directrices relativas a la seguridad marítima y a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques,

RECORDANDO TAMBIÉN la resolución A.1019(26), mediante la cual se adoptaron enmiendas al Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI, 2007, adoptado mediante la resolución A.996(25),

RECONOCIENDO la necesidad de que dicho Código siga revisándose a fin de tener en cuenta las enmiendas a los instrumentos de la OMI mencionados *supra* que han entrado en vigor o han pasado a tener efecto desde la adopción de la resolución A.1019(26),

CONSCIENTE de que la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas, en su 7º periodo de sesiones (CSD 7), había solicitado que se elaboraran medidas para asegurarse de que los Estados de abanderamiento den pleno y completo efecto al Convenio constitutivo de la OMI y a otros convenios en los que son Partes con el objetivo de que los buques de todos los Estados de abanderamiento cumplan las reglas y normas internacionales,

RECONOCIENDO que, como parte del proceso de ratificación, las Partes en los convenios internacionales pertinentes han aceptado cumplir plenamente sus responsabilidades y cumplir sus obligaciones en virtud de los convenios y otros instrumentos en los cuales son Partes,

REAFIRMANDO que los Estados son los principales responsables de mantener un sistema adecuado y eficaz para supervisar los buques que tienen derecho a enarbolar su pabellón, y de garantizar que cumplen la reglamentación internacional pertinente relativa a la seguridad y la protección marítimas y la protección del medio marino,

REAFIRMANDO TAMBIÉN que los Estados, en su calidad de Estados rectores de puertos y Estados ribereños, tienen otras obligaciones y responsabilidades en virtud del derecho internacional aplicable con respecto a la seguridad y la protección marítimas y la protección del medio marino,

TOMANDO NOTA de que, aunque los Estados pueden obtener ciertos beneficios al constituirse en Partes en instrumentos destinados a fomentar la seguridad y la protección marítimas y la prevención de la contaminación por los buques, esos beneficios sólo pueden disfrutarse plenamente cuando todas las Partes cumplen las obligaciones que les imponen dichos instrumentos,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de que, en última instancia, la eficacia de un instrumento depende, entre otras cosas, de que todos los Estados:

- a) se constituyan en Partes en todos los instrumentos relacionados con la seguridad y la protección marítimas y la prevención y contención de la contaminación;
- b) implanten y hagan cumplir dichos instrumentos plena y eficazmente; y
- c) informen a la Organización según sea necesario,

TOMANDO NOTA ASIMISMO de que, en el contexto del Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI, la promulgación, la implantación y el cumplimiento de la legislación pertinente son las tres cuestiones clave que permiten evaluar la actuación del Estado Miembro,

TENIENDO PRESENTE que el Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI contiene referencias al Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI, según proceda, y que ese Código, además de proporcionar orientación para la implantación y el cumplimiento de los instrumentos de la OMI, constituye la base del Plan de auditorías, en particular en lo que se refiere a la identificación de las esferas en que procede efectuar auditorías,

HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones formuladas por el Comité de Seguridad Marítima en su 89º periodo de sesiones y por el Comité de Protección del Medio Marino en su 62º periodo de sesiones,

1. ADOPTA el Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI, 2011, que figura en el anexo de la presente resolución;
2. INSTA a los Gobiernos de todos los Estados a que, en su calidad de Estados de abanderamiento, Estados rectores de puertos y Estados ribereños, implanten las enmiendas al Código en el ámbito nacional;
3. PIDE al Comité de Seguridad Marítima y al Comité de Protección del Medio Marino que mantengan el Código sometido a examen y que, en colaboración con el Consejo, propongan a la Asamblea enmiendas al mismo;
4. REVOCA las resoluciones A.996(25) y A.1019(26).

ANEXO

CÓDIGO PARA LA IMPLANTACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS
OBLIGATORIOS DE LA OMI, 2011

[MSC 89/25, anexo 27]

ANEXO 31

CRITERIOS DE EVALUACIÓN DEL RIESGO AMBIENTAL EN EL MARCO DE LA EVALUACIÓN FORMAL DE LA SEGURIDAD (EFS):

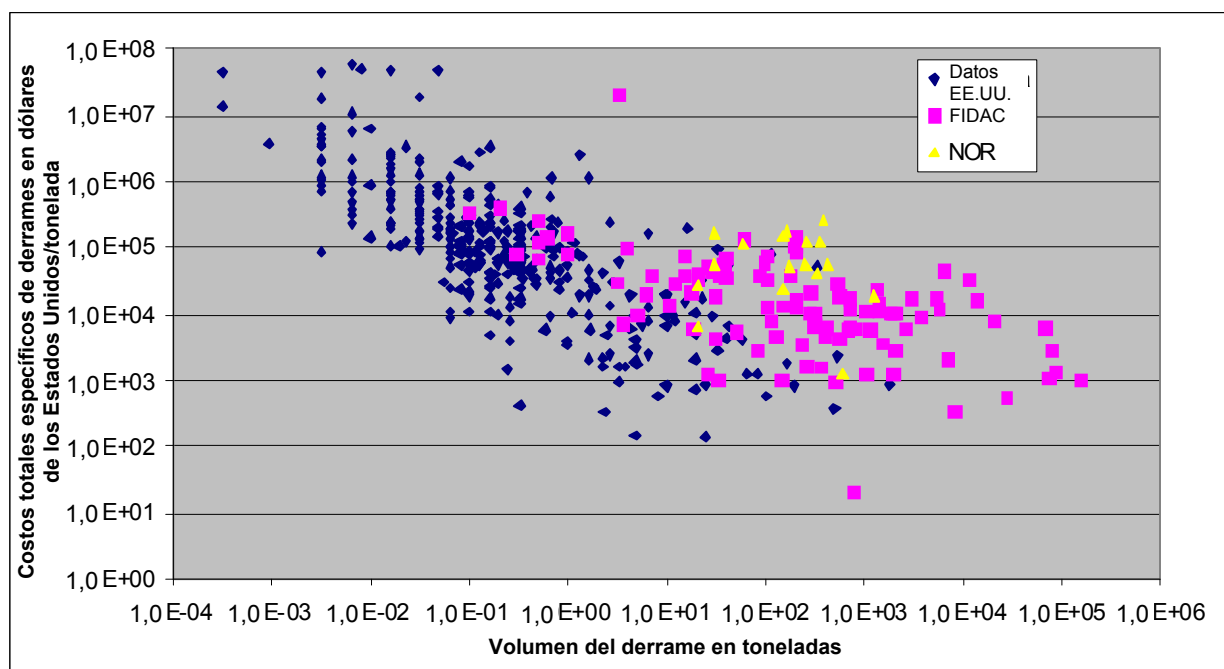
ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES EFS – PROPUESTA DE NUEVO APÉNDICE

Tras tomar nota de que la fórmula de conversión más apropiada que se utilice dependerá del ámbito específico de cada EFS que se vaya a realizar, en los siguientes ejemplos propuestos se reseña un enfoque general.

1 Base de datos refundida sobre derrames de hidrocarburos, basada en:

- a) datos de los FIDAC;
- b) datos de los Estados Unidos; y
- c) datos de Noruega.

En el cuadro 1 se muestran los datos de la base de datos refundida sobre derrames de hidrocarburos en términos de costos específicos por tonelada derramada (figura 5 del documento MEPC 62/INF.24). Se puede encontrar información adicional con respecto a los fundamentos de la base de datos en el documento MEPC 62/INF.24. Debe tenerse presente que la base de datos refundida sobre derrames de hidrocarburos tiene limitaciones y posibles deficiencias. Éstas se describen en el documento MEPC 62/INF.24 y pueden incluir datos incompletos o ausentes sobre costos u otra información.



Cuadro 1: Datos de todos los costos específicos de derrames de hidrocarburos (costo del derrame por tonelada). Fuente: MEPC 62/INF.24.

Quien remita la EFS puede enmendar esta base de datos con nuevos datos sobre derrames de hidrocarburos; no obstante, la enmienda ha de documentarse adecuadamente.

2 Algunas fórmulas de regresión derivadas de la base de datos refundida sobre derrames de hidrocarburos se resumen en el cuadro 1, en el que V es el volumen del derrame en toneladas.

Serie de datos	f(V)=Costo total del derrame (dólares EE.UU. de 2009)	Referencia
Todos los derrames	$67\,275 V^{0,5893}$	MEPC 62/INF.24
V > 0,1 toneladas	$42\,301 V^{0,7233}$	MEPC 62/18 ¹

Cuadro 1: Fórmulas de regresión derivadas de la base de datos refundida

Los analistas de EFS tienen libertad para utilizar otras fórmulas de conversión, siempre y cuando los datos las corroboren. Por ejemplo, si en una EFS se tienen en cuenta únicamente los derrames pequeños, el analista que presente los datos puede filtrarlos y llevar a cabo su propio análisis de regresión.

3 Se recomienda que el analista de EFS utilice la siguiente fórmula para calcular el costo social del derrame de hidrocarburos (SC) utilizado en el análisis:

$$SC_{umbra}l = F_{Garantía} \cdot F_{Incertidumbre} \cdot f(V)$$

En esta ecuación se tienen en cuenta:

- .1 el factor de garantía ($F_{Garantía}$): refleja la disposición de la sociedad a pagar para evitar accidentes;
- .2 factor de incertidumbre ($F_{Incertidumbre}$): refleja las incertidumbres en la información de los costos derivados de los accidentes de derrames producidos; y
- .3 función del costo total respecto al volumen ($f(V)$): representa el hecho de que el costo por unidad de hidrocarburo derramado disminuye conforme aumenta el volumen del derrame en dólares por tonelada de hidrocarburo derramado.

Los valores de los factores de garantía e incertidumbre deberían documentarse apropiadamente.

Para tener en cuenta la dispersión amplia, el analista de EFS puede realizar una regresión a fin de determinar la función $f(V)$ que abarque un percentil distinto del 50 % y documentarlo en el informe.

4 Aplicación en la evaluación de las opciones de control del riesgo (RCO)

El analista de EFS debería llevar a cabo una evaluación costo-beneficio y de eficacia en función de los costos de las RCO identificadas, así como incluir todos los pormenores pertinentes en el informe, según se indica a continuación.

¹ Regresión actualizada basada en la serie de datos refundida final.

4.1 RCO que afecten únicamente a los derrames de hidrocarburos

En el caso de una RCO que afecte únicamente a los derrames de hidrocarburos:

La RCO es eficaz en función de los costos si $\Delta C < \Delta SC$

ΔC = coste previsto de la RCO

ΔSC = (SC previsto **sin** la RCO) – (SC previsto **con** la RCO) = Beneficio previsto de la RCO

4.2 RCO que afecten tanto a la seguridad como al medio ambiente

En el caso de RCO que abarquen tanto la seguridad como el medio ambiente, se recomienda utilizar la siguiente fórmula:

$NCAF = (\Delta C - \Delta SC) / \Delta PLL$

donde:

ΔC = coste previsto de la RCO

ΔSC = (SC previsto **sin** la RCO) – (SC previsto **con** la RCO) = Beneficio previsto de la RCO

ΔPLL = Reducción prevista de las muertes gracias a la RCO

Los criterios de NCAF son los que figuran en el cuadro 2 del apéndice 7 del documento MSC 83/INF.2.

En caso de que haya un beneficio económico (ΔB), ΔC debería sustituirse por $\Delta C - \Delta B$.

Asimismo, se hace hincapié en el hecho de que, para mayor transparencia, en un estudio de EFS deberían incluirse todos los componentes de costo y beneficio de las desigualdades costo-beneficio o eficacia en función de los costos.

El usuario tiene libertad para desarrollar otros planteamientos teniendo en cuenta los objetivos de la EFS.

5 Índice de los criterios ambientales

El cuadro que figura a continuación debería incluirse en el **apéndice 4 (párrafo 3) de las Directrices EFS**.

ÍNDICE DE GRAVEDAD (IG)		
IG	Gravedad	Definición
1	Categoría 1	Volumen del derrame de hidrocarburos: < 1 tonelada
2	Categoría 2	Volumen del derrame de hidrocarburos: de 1 a 10 toneladas
3	Categoría 3	Volumen del derrame de hidrocarburos: de 10 a 100 toneladas
4	Categoría 4	Volumen del derrame de hidrocarburos: de 100 a 1 000 toneladas
5	Categoría 5	Volumen del derrame de hidrocarburos: de 1 000 a 10 000 toneladas
6	Categoría 6	Volumen del derrame de hidrocarburos: > 10 000 toneladas

ANEXO 32

ORDEN DEL DÍA BIENAL DEL SUBCOMITÉ BLG Y ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL BLG 16

SUBCOMITÉ DE TRANSPORTE DE LÍQUIDOS Y GASES A GRANEL (BLG)*					
RESULTADOS PREVISTOS PARA 2012-2013 (resolución A.[...](27))		Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Año de ultimación previsto
Número**	Descripción				
1.1.2.2	Cooperación con la IACS: Examen de las interpretaciones unificadas	MSC/MEPC		BLG	De plazo indefinido
2.0.1.13	Instrumentos no obligatorios: directrices adicionales para la implantación del Convenio BWM, incluida la supervisión por el Estado de abanderamiento	MEPC	BLG		2012
5.2.1.3	Elaboración del código internacional de seguridad para los buques que utilicen gas u otros combustibles de bajo punto de inflamación	MSC	BLG	FP y DE	2013
5.2.1.4	Elaboración del Código CIG revisado	MSC	BLG	FP, DE, SLF y STW	2013
5.2.2.9	Examen de las enmiendas al Convenio SOLAS para introducir ejercicios obligatorios de entrada y salvamento en espacios cerrados	MSC	DSC	BLG	2012
7.1.2.14	Orientaciones sobre la contaminación biológica para las embarcaciones de recreo de menos de 24 metros de eslora	MEPC	BLG		2012
7.1.2.32	Elaboración de un código para el transporte y la manipulación de cantidades limitadas de sustancias líquidas a granel nocivas y potencialmente peligrosas en buques de apoyo mar adentro	MSC/MEPC	BLG	DE	2012 2013

* Los puntos impresos en negrita se han seleccionado para el proyecto de orden del día provisional del BLG 16.

** Los números remiten a los resultados previstos para el bienio 2010-2011.

SUBCOMITÉ DE TRANSPORTE DE LÍQUIDOS Y GASES A GRANEL (BLG)*					
RESULTADOS PREVISTOS PARA 2012-2013 (resolución A.[...](27))		Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Año de ultimación previsto
Número**	Descripción				
7.2.2.4	Evaluación de los riesgos de los productos químicos desde el punto de vista de la seguridad y la contaminación y preparación de las enmiendas consiguientes	MEPC	BLG		De plazo indefinido
7.3.1.1	Examen de los instrumentos no obligatorios pertinentes como consecuencia de las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL y al Código Técnico sobre los NO_x	MEPC	BLG		2012
12.3.1 12.1.2.2	Análisis de siniestros	MSC	FSI	BLG	De plazo indefinido

**SUBCOMITÉ DE TRANSPORTE DE LÍQUIDOS Y GASES
A GRANEL (BLG) – 16º PERIODO DE SESIONES**

- Apertura del periodo de sesiones
- 1 Adopción del orden del día
 - 2 Decisiones de otros órganos de la OMI
 - 3 Evaluación de los riesgos de los productos químicos desde el punto de vista de la seguridad y la contaminación y preparación de las enmiendas consiguientes
 - 4 Elaboración de directrices y otros documentos para la implantación uniforme del Convenio BWM 2004
 - 5 Elaboración de medidas internacionales para reducir al mínimo la transferencia de especies acuáticas invasivas debida a la contaminación biológica de los buques
 - 6 Elaboración del código internacional de seguridad para los buques que utilicen gas u otros combustibles de bajo punto de inflamación
 - 7 Elaboración del Código CIG revisado
 - 8 Examen de los instrumentos no obligatorios pertinentes como consecuencia de las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL y al Código Técnico sobre los NO_x
 - 9 Elaboración de un código para el transporte y la manipulación de cantidades limitadas de sustancias líquidas a granel nocivas y potencialmente peligrosas en buques de apoyo mar adentro
 - 10 Examen de las enmiendas al Convenio SOLAS para introducir ejercicios obligatorios de entrada y salvamento en espacios cerrados
 - 11 Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS
 - 12 Análisis de siniestros
 - 13 Orden del día bienal y orden del día provisional del BLG 17
 - 14 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2013
 - 15 Otros asuntos
 - 16 Informe para los Comités

ANEXO 33

ORDEN DEL DÍA BIENAL DEL SUBCOMITÉ FSI Y ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL FSI 20

SUBCOMITÉ DE IMPLANTACIÓN POR EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO (FSI)*					
RESULTADOS PREVISTOS PARA 2012-2013 (resolución A.[...](27))		Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Año de ultimación previsto
Número **	Descripción				
1.1.2.1	Cooperación con la FAO: Preparación y celebración de la 3ª reunión del Grupo mixto de trabajo FAO/OMI sobre la pesca ilícita, no regulada y no declarada y cuestiones conexas	MSC/MEPC	FSI	SLF	2013
1.1.2.2	Cooperación con la IACS: Examen de las interpretaciones unificadas	MSC/MEPC		FSI	De plazo indefinido
1.1.2.4	Elaboración de directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto de las horas de descanso de la gente de mar teniendo en cuenta el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006	MSC	FSI	STW	2013
2.0.1.13	Instrumentos no obligatorios: directrices adicionales para la implantación del Convenio BWM, incluida la supervisión por el Estado de abanderamiento	MEPC	FSI		2013
2.0.1.18	Elaboración de un código para las organizaciones reconocidas	MSC/MEPC	FSI		2012
2.0.1.25	Examen detallado de las cuestiones relacionadas con las responsabilidades de los Gobiernos y elaboración de medidas para fomentar el cumplimiento por el Estado de abanderamiento	MSC/MEPC	FSI		2013

* Los puntos impresos en negrita se han seleccionado para el proyecto de orden del día provisional del FSI 20.

** Los números remiten a los resultados previstos para el bienio 2010-2011.

SUBCOMITÉ DE IMPLANTACIÓN POR EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO (FSI)*					
RESULTADOS PREVISTOS PARA 2012-2013 (resolución A.[...](27))		Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Año de ultimación previsto
Número**	Descripción				
2.0.1.27	Informes resumidos y análisis de los informes obligatorios en virtud del Convenio MARPOL	MEPC	FSI		De plazo indefinido
2.0.2.2	Examen del Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI y de los compendios de informes resumidos de auditoría, adopción del nuevo código para la implantación de los instrumentos de la OMI (IIIC) y conferir obligatoriedad al Código III y a las auditorías	MSC/MEPC	FSI		2013
5.1.2.1.1	Conferir obligatoriedad a las disposiciones de la circular MSC.1/Circ.1206/Rev.1	MSC	DE	FSI, NAV y STW	2012
5.1.2.3	Medidas para salvaguardar la seguridad de las personas rescatadas en el mar	MSC	COMSAR	FSI/FAL	2012
5.2.1.22	Elaboración de un instrumento no obligatorio sobre reglas para los buques no regidos por los convenios	MSC	FSI		2013
5.2.1.23	Examen y actualización de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC y de los anexos del Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI	MSC/MEPC	FSI		De plazo indefinido
5.3.1.6	Fomento de la armonización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto y recopilación de datos sobre la supervisión por el Estado rector del puerto	MSC	FSI		De plazo indefinido
12.1.2.1/2 12.3.1.1	Recopilación y análisis de datos sobre siniestros para determinar tendencias y elaborar recomendaciones basadas en conocimientos y riesgos	MSC	FSI	Todos los subcomités	De plazo indefinido

**SUBCOMITÉ DE IMPLANTACIÓN POR EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO (FSI) –
20º PERIODO DE SESIONES**

- Apertura del periodo de sesiones
- 1 Adopción del orden del día
 - 2 Decisiones de otros órganos de la OMI
 - 3 Responsabilidades de los Gobiernos y medidas para fomentar el cumplimiento por el Estado de abanderamiento
 - 4 Informes obligatorios en virtud del Convenio MARPOL
 - 5 Estadísticas e investigaciones de siniestros
 - 6 Armonización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto
 - 7 Directrices para la supervisión por el Estado rector del puerto de las horas de descanso de la gente de mar y Directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en relación con el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006
 - 8 Elaboración de directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM 2004
 - 9 Análisis detallado de las dificultades experimentadas en la implantación de los instrumentos de la OMI
 - 10 Examen de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC y de los anexos del Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI
 - 11 Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS
 - 12 Examen del Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI
 - 13 Elaboración de un código para las organizaciones reconocidas
 - 14 Medidas para salvaguardar la seguridad de las personas rescatadas en el mar
 - 15 Pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y cuestiones conexas
 - 16 Orden del día bienal y orden del día provisional del FSI 21
 - 17 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2013
 - 18 Otros asuntos
 - 19 Informe para los Comités

ANEXO 34

**PUNTOS DE LOS ÓRDENES DEL DÍA BIENALES DE LOS SUBCOMITÉS DE, DSC,
NAV y STW QUE GUARDAN RELACIÓN CON CUESTIONES AMBIENTALES**

SUBCOMITÉ DE PROYECTO Y EQUIPO DEL BUQUE (SUBCOMITÉ DE)					
RESULTADOS PREVISTOS PARA 2012-2013 (resolución A.[...](27))		Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Año de ultimación previsto
Número *	Descripción				
NUEVO	Revisión de la especificación normalizada para los incineradores de a bordo (resolución MEPC.76(40))	MEPC	DE		2012
5.2.1.19	Elaboración de un código obligatorio para los buques que naveguen en aguas polares	MSC/MEPC	DE		2012
7.1.2.4	Disposiciones para reducir el ruido debido al transporte marítimo y sus efectos adversos en la fauna marina	MEPC	DE		2012
7.1.2.31	Revisión de las Directrices revisadas sobre la implantación de las normas relativas a efluentes y pruebas de rendimiento de las instalaciones de tratamiento de aguas sucias (resolución MEPC.159(55))	MEPC	DE		2012

* Los números remiten a los resultados previstos para el bienio 2010-2011.

SUBCOMITÉ DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS, CARGAS SÓLIDAS Y CONTENEDORES (SUBCOMITÉ DSC)								
RESULTADOS PREVISTOS PARA 2012-2013 (resolución A.[...](27))					Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Año de ultimación previsto
Número	Descripción							
5.2.3.3	Enmiendas al Código IMSBC, incluida la evaluación de las propiedades de las cargas sólidas a granel				MSC/MEPC	DSC		De plazo indefinido
NUEVO	Elaboración de criterios para la evaluación de las cargas sólidas a granel potencialmente peligrosas para el medio ambiente en relación con el Anexo V revisado del Convenio MARPOL				MEPC	DSC		2012
12.3.1.3	Informes sobre sucesos en que intervengan mercancías peligrosas o contaminantes del mar transportados en bultos, ocurridos a bordo de los buques o en zonas portuarias				MSC/MEPC	DSC		De plazo indefinido

SUBCOMITÉ DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN (SUBCOMITÉ NAV)								
RESULTADOS PREVISTOS PARA 2012-2013 (resolución A.[...](27))					Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Año de ultimación previsto
Número	Descripción							
5.2.4.1	Organización del tráfico marítimo, notificación para buques y cuestiones conexas				MSC/MEPC	NAV		De plazo indefinido

SUBCOMITÉ DE NORMAS DE FORMACIÓN Y GUARDIA (STW)								
RESULTADOS PREVISTOS PARA 2012-2013 (resolución A.[...](27))					Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Año de ultimación
Número	Descripción							
5.4.1	Examen de la influencia de las cuestiones relacionadas con el factor humano				MSC/MEPC	STW		De plazo indefinido

ANEXO 35

SITUACIÓN DE LOS RESULTADOS PREVISTOS DEL COMITÉ PARA EL BIENIO 2010-2011

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011 ^a	Descripción	Año de ultimación ^b	Situación del resultado para el año 1 ^c	Situación del resultado para el año 2 ^c	Referencias ^d
1.1.1.1	Análisis, demostración y fomento constantes de los vínculos existentes entre la infraestructura del transporte marítimo seguro, protegido, eficaz y ecológicamente racional, el desarrollo del comercio y la economía mundiales y el logro de los ODM	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
1.1.2.2	Cooperación con la IACS: examen de las interpretaciones unificadas	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
1.1.2.7	Cooperación con proveedores de datos: protocolos de intercambio de datos con entidades internacionales, regionales y nacionales	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
1.1.2.26	Aportación de políticas u orientaciones para el Grupo de gestión ambiental (constituido en virtud de la resolución A/53/463UN de la Asamblea General de las Naciones Unidas): intercambio de información y conclusión de acuerdos sobre las prioridades entre organismos	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
1.1.2.27	Aportación de políticas u orientaciones para el GESAMP: novedades conexas en el seno de la OMI	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
1.1.2.28	Aportación de políticas u orientaciones para el Grupo de trabajo del GESAMP sobre el agua de lastre: evaluación de los sistemas de gestión del agua de lastre	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
1.1.2.29	Aportación de políticas u orientaciones para el Grupo de trabajo EHS del GESAMP: evaluación de los productos químicos a granel	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
1.1.2.30	Aportación de políticas u orientaciones para la CMNUCC: emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
1.1.2.31	Aportación de políticas u orientaciones para el Sistema Globalmente Armonizado de las Naciones Unidas: clasificación y etiquetado de productos	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011 ^a	Descripción	Año de ultimación ^b	Situación del resultado para el año 1 ^c	Situación del resultado para el año 2 ^c	Referencias ^d
1.1.2.32	Aportación de políticas u orientaciones para la ONU-Océanos: mecanismo de coordinación interorganismos para las cuestiones oceánicas y costeras	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
1.1.2.33	Aportación de políticas u orientaciones para el Proceso ordinario de las Naciones Unidas: evaluación del estado del medio marino	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
1.1.2.42	Seguimiento de la 3ª reunión del Grupo mixto de trabajo OIT/OMI/Convenio de Basilea sobre el desguace de buques	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
1.3.1.3	Determinación de las ZMES, teniendo en cuenta el artículo 211 y otros artículos pertinentes de la CONVEMAR	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
1.3.2.1	Contribuciones al seguimiento de la CNUMAD y la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
1.3.3.1	Perfiles de peligrosidad y evaluación de las nuevas sustancias presentadas que han de incorporarse en el código CIQ	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
1.3.3.2	Aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
2.0.1.2	Instrumentos obligatorios: Enmiendas a los Anexos I a VI del Convenio MARPOL, incluido el Anexo V revisado	2011	En curso	En curso	El Anexo V revisado del Convenio MARPOL se adoptó en el MEPC 62
2.0.1.11	Instrumentos no obligatorios: Aclaración de los límites entre el Convenio MARPOL y el Convenio de Londres 1972	2011	En curso	En curso	
2.0.1.12	Instrumentos no obligatorios: directrices para la aplicación del Anexo I del Convenio MARPOL	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
2.0.1.13	Instrumentos no obligatorios: Directrices relativas al Convenio BWM (actualización y refundición de las directrices existentes)	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011 ^a	Descripción	Año de ultimación ^b	Situación del resultado para el año 1 ^c	Situación del resultado para el año 2 ^c	Referencias ^d
2.0.1.14	Instrumentos no obligatorios: Directrices para los motores de sustitución que no tienen que ajustarse al límite del nivel III (Anexo VI del Convenio MARPOL)	2011	En curso	En curso	
2.0.1.15	Instrumentos no obligatorios: Directrices sobre la provisión de instalaciones de recepción (Anexo VI del Convenio MARPOL)	2011	En curso	Alcanzado	Se adoptaron mediante la resolución MEPC.199(62) en el MEPC 62
2.0.1.16	Instrumentos no obligatorios: otras directrices pertinentes que guarden relación con las equivalencias indicadas en la regla 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL que no estén incluidas en otras directrices	2011	En curso	En curso	
2.0.1.17	Instrumentos no obligatorios: directrices exigidas en el párrafo 2.2.5.6 del Código Técnico sobre los NO _x	2011	En curso	En curso	
2.0.1.24	Interpretaciones unificadas de las reglas del Convenio MARPOL	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
2.0.1.25	Fomento de la implantación de los instrumentos obligatorios y no obligatorios	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
2.0.1.26	Informes sobre el contenido medio de azufre del fueloil residual suministrado para uso a bordo de los buques	Tarea continuada	De plazo indefinido	En curso	
2.0.1.27	Informes resumidos y análisis de los informes obligatorios en virtud del Convenio MARPOL	Tarea continuada	De plazo indefinido	En curso	
2.0.1.29	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	Tarea continuada	En curso	Alcanzado	Interpretación unificada aprobada por el MSC 89 y el MEPC 62
2.0.2.1	Aportación al Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI y al Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI en lo que respecta a la protección del medio marino	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
2.0.2.2	Código revisado para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI	2011	En curso	Alcanzado	Aprobado por el MSC 89 y el MEPC 62 para su adopción por la A 27
2.0.2.3	Implantación de las propuestas aprobadas para el desarrollo futuro del Plan de auditorías	2011	En curso	En curso	

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011 ^a	Descripción	Año de ultimación ^b	Situación del resultado para el año 1 ^c	Situación del resultado para el año 2 ^c	Referencias ^d
3.1.1.1	Orientaciones para la Secretaría acerca de los programas y proyectos ambientales que la Organización ejecuta o a los cuales contribuye, como los del FMAM, el PNUMA, el PNUD y el Banco Mundial, y del Foro OMI/PNUMA sobre cooperación regional para combatir la contaminación del mar	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
3.1.1.2	Informes sobre la movilización de recursos para los programas ambientales y sobre su ejecución	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
3.1.2.1	Orientaciones para la Secretaría sobre las asociaciones con el sector (iniciativa mundial) para fomentar la aplicación del Convenio de Cooperación y del Protocolo de Cooperación-SNPP	2011	En curso	En curso	
3.4.1.1	Orientación sobre la identificación de las necesidades que surjan en los Estados en desarrollo, en particular en los PEID y PMA	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
3.5.1.3	Aportación al PICT en materia de protección del medio marino	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
3.5.3.2	Un mecanismo de creación de capacidad para las nuevas medidas o instrumentos, según se recomienda en la resolución A.998(25)	2011	En curso	En curso	
4.0.2.1	Orientaciones sobre el establecimiento o perfeccionamiento de los sistemas de información (bases de datos, sitios en la Red, etc.) como parte de la plataforma del Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS), según proceda	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
4.0.2.3	Protocolos de intercambio de datos con otros proveedores internacionales, regionales y nacionales de datos	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
4.0.5.1	Revisión de las directrices sobre organización y método de trabajo, según proceda	2011	En curso	Alcanzado	El MSC 89 y el MEPC 62 aprobaron las Directrices revisadas, que se publicaron como circular MSC-MEPC.1/Circ.4
5.2.2.2	Instrumentos obligatorios: Aportaciones relativas a los Convenios MARPOL y BWM y otros convenios sobre el medio ambiente en relación con los procedimientos operacionales y de formación para el personal marítimo	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011 ^a	Descripción	Año de ultimación ^b	Situación del resultado para el año 1 ^c	Situación del resultado para el año 2 ^c	Referencias ^d
5.2.3.10	Instrumentos obligatorios: Aportaciones relativas a los Anexos I y II del Convenio MARPOL y al código CIQ para el examen de las normas relativas a la manipulación y el transporte sin riesgos por mar de cargas sólidas y líquidas	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
5.2.3.11	Instrumentos obligatorios: Enmiendas al Anexo III del Convenio MARPOL sobre el examen de las normas relativas a la manipulación y el transporte sin riesgos por mar de cargas sólidas y líquidas	2011	Alcanzado		El Anexo III revisado del Convenio MARPOL se adoptó mediante la resolución MEPC.193(61)
5.3.1.5	Instrumentos no obligatorios: Examen de las Directrices para la inspección de los sistemas antiincrustantes en los buques	2011	En curso	En curso	Adoptadas mediante la resolución MEPC.208(62) en el MEPC 62
7.1.1.1	Seguimiento del estudio del GESAMP sobre los "Cálculos aproximados de la cantidad de hidrocarburos que penetran en el medio marino procedentes de actividades desarrolladas en el mar"	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
7.1.1.2	Orientación técnica que permita a la Secretaría elaborar, a partir de las prescripciones de notificación estipuladas en los convenios MARPOL y de Cooperación y en el Protocolo de Cooperación-SNPP, así como de otras fuentes de información pertinentes, la estructura que adoptará la información sobre sucesos de contaminación para la presentación de informes periódicos a los Subcomités FSI y BLG y/o al MEPC	2011	En curso	En curso	
7.1.2.1	Instrumentos obligatorios: Seguimiento del Convenio de Hong Kong sobre el Reciclaje de Buques, incluida la elaboración y adopción de directrices conexas	2011	En curso	En curso	
7.1.2.2	Instrumentos obligatorios: Designación de zonas especiales y de zonas marinas especialmente sensibles y adopción de las medidas de protección correspondientes	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
7.1.2.3	Instrumentos no obligatorios: Refundición de las directrices sobre la gestión del agua de lastre	2011	En curso	En curso	
7.1.2.4	Disposiciones para reducir el ruido debido al transporte marítimo y sus efectos adversos en la fauna marina	2011	En curso	En curso	
7.1.2.5	Aprobación de sistemas de gestión del agua de lastre	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011 ^a	Descripción	Año de ultimación ^b	Situación del resultado para el año 1 ^c	Situación del resultado para el año 2 ^c	Referencias ^d
7.1.2.6	Aprobación de la lista de sustancias activas utilizadas por los sistemas de gestión del agua de lastre	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
7.1.2.7	Elaboración de un manual titulado "Gestión del agua de lastre – Cómo llevarla a la práctica"	2011	En curso	En curso	
7.1.2.8	Celebración del Tercer simposio de investigación y desarrollo sobre la gestión del agua de lastre	2011	Alcanzado		Celebrado en enero de 2010 en Malmö (Suecia), en cooperación con la UMM
7.1.2.9	Políticas y prácticas en materia de reducción de las emisiones de los gases de efecto invernadero procedentes de los buques (resolución A.963(23)): Sistema de establecimiento de índices de emisión de CO ₂ para los buques; nivel de referencia para las emisiones de CO ₂	2011	En curso	En curso	
7.1.2.10	Medidas para fomentar la aplicación del Convenio AFS	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
7.1.2.11	Manual sobre contaminación química para abordar los aspectos jurídicos y administrativos de los sucesos relacionados con SNPP	2011	En curso	En curso	
7.1.2.12	Revisión del Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos, Parte 1 – Prevención	2011	Alcanzado		Será publicado por el Servicio de publicaciones de la OMI
7.1.2.13	Orientaciones sobre el transporte de cargas de biocombustibles y mezclas que los contengan	2011	En curso	En curso	Aprobadas en el MEPC 62 y distribuidas como circular MEPC.1/Circ.761
7.1.2.14	Orientaciones sobre la translocación de especies acuáticas invasivas debida a la contaminación biológica de los buques	2011	En curso	En curso	Adoptadas mediante la resolución MEPC.207(62) en el MEPC 62
7.1.2.15	Documento de orientación sobre la identificación y observación de los hidrocarburos derramados	2011	Alcanzado		Se publicará como publicación conjunta OMI/PIECA
7.1.2.16	Directrices técnicas sobre la evaluación de los hidrocarburos sumergidos y técnicas de remoción	2011	En curso	En curso	

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011 ^a	Descripción	Año de ultimación ^b	Situación del resultado para el año 1 ^c	Situación del resultado para el año 2 ^c	Referencias ^d
7.1.2.17	Documento de orientación sobre el sistema de mando para incidentes durante la lucha contra los derrames de hidrocarburos	2011	Alcanzado		Será publicado por el Servicio de publicaciones de la OMI
7.1.2.18	Orientaciones sobre la respuesta a derrames de hidrocarburos en corrientes rápidas	2011	En curso	En curso	
7.1.2.19	Documento guía sobre la lucha contra los derrames de hidrocarburos en condiciones de hielo y nieve	2011	En curso	En curso	
7.1.2.20	Actualización de las Directrices de la OMI sobre la aplicación de dispersantes	2011	En curso	En curso	
7.1.2.21	Directrices para hacer frente a los derrames de hidrocarburos mediante la incineración in situ mar adentro	2011	En curso	En curso	
7.1.2.22	Instrumento de apoyo para la toma de decisiones sobre la gestión de desechos	2011	En curso	En curso	
7.1.2.23	Orientaciones sobre la cartografía de las zonas sensibles relacionada con la lucha contra los derrames de hidrocarburos	2011	En curso	En curso	
7.1.2.24	Guía operacional sobre el uso de sorbentes	2011	En curso	En curso	
7.1.2.25	Lista de comprobaciones de la publicación de los nuevos manuales, documentos de orientación y materiales didácticos de la OMI	2011	Alcanzado		Aprobada en el MEPC 60
7.1.2.26	Orientaciones sobre las obligaciones de los Estados y las medidas que deben adoptar con objeto de prepararse para la implantación del Protocolo de Cooperación-SNPP	2011	En curso	En curso	
7.1.2.27	Normas de ensayo para la homologación del equipo añadido	2011	En curso	Alcanzado	Adoptadas mediante la resolución MEPC.205(62) en el MEPC 62
7.1.2.28	Medidas para fomentar los sistemas integrados de tratamiento de las aguas de sentina	2011	En curso	Alcanzado	Aprobadas en el MEPC 62 y distribuidas como circular MEPC.1/Circ.760
7.1.2.29	Directrices relativas a un plan de a bordo para la prevención de la contaminación por desechos de hidrocarburos	2011	En curso	Alcanzado	Aprobadas en el MEPC 62 y distribuidas como circular MEPC.1/Circ.759

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011 ^a	Descripción	Año de ultimación ^b	Situación del resultado para el año 1 ^c	Situación del resultado para el año 2 ^c	Referencias ^d
7.1.2.30	Alternativas de accionamiento manual en caso de funcionamiento defectuoso del equipo de prevención de la contaminación	2011	En curso	En curso	
7.1.2.31	Elaboración de orientaciones sobre el funcionamiento seguro y las normas de rendimiento del equipo de lucha contra la contaminación por hidrocarburos	2012	En curso	En curso	
7.1.3.1	Informes sobre la insuficiencia de las instalaciones portuarias de recepción	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
7.1.3.2	Seguimiento de la implantación del Plan de acción sobre las instalaciones portuarias de recepción	2011	En curso	En curso	
7.1.4.1	Plan de acción sobre la prevención y contención de la contaminación del mar procedente de embarcaciones pequeñas, incluida la elaboración de las medidas adecuadas	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
7.2.1.2	Aportación al examen de las Directrices sobre la determinación de los lugares de refugio en relación con la protección del medio marino	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
7.2.2.2	Aspectos medioambientales de las variantes de proyecto de buques tanque	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
7.2.2.3	Enmiendas al Anexo I del Convenio MARPOL sobre la utilización y el transporte de hidrocarburos pesados a bordo de los buques en la zona del Antártico	2010	Alcanzado		Resolución MEPC.189(60)
7.2.2.4	Evaluación de los riesgos de los productos químicos desde el punto de vista de la seguridad y la contaminación, y preparación de las enmiendas consiguientes	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
7.2.2.5	Aplicación de las prescripciones para el transporte de biocombustibles y mezclas que los contengan	2011	En curso	Alcanzado	Aprobadas en el MEPC 62
7.2.3.1	Incremento de las actividades del PICT en lo que respecta al Convenio de Cooperación y al Protocolo de Cooperación-SNPP	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
7.3.1.1	Examen de los instrumentos no obligatorios como consecuencia de la revisión del Anexo VI del Convenio MARPOL	2011	En curso	En curso	
7.3.1.2	Enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL en virtud de las cuales se introduce una ECA norteamericana	2010	Alcanzado		Resolución MEPC.190(60)

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011 ^a	Descripción	Año de ultimación ^b	Situación del resultado para el año 1 ^c	Situación del resultado para el año 2 ^c	Referencias ^d
7.3.2.1	Ultimación del plan de trabajo con objeto de determinar y elaborar los mecanismos necesarios para lograr la limitación o reducción de las emisiones de CO ₂ ocasionadas por el transporte marítimo internacional	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
7.4.1.1	Seguimiento del Plan de acción actualizado sobre la estrategia de la Organización para abordar el factor humano (MSC-MEPC.7/Circ.4)	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
9.0.1.3	Provisión de instalaciones de recepción en los PEID en virtud del Convenio MARPOL	2011	En curso	En curso	
11.1.1.1	Análisis, demostración y fomento constantes de los vínculos existentes entre la infraestructura del transporte marítimo seguro, protegido, eficaz y ecológicamente racional, el desarrollo del comercio y la economía mundiales y el logro de los Objetivos de Desarrollo del Milenio	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
11.1.1.6	Medidas para fomentar el concepto de "Embajador de la OMI para la infancia" en colaboración con asociaciones juveniles dedicadas a la protección del medio marino en todo el mundo	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
12.1.1.1	Revisión de las Directrices relativas a la EFS, incluidos los criterios del riesgo ambiental	2011	En curso	Alcanzado	Aprobadas en el MEPC 62. Véase el documento MEPC 62/24/Add.1, anexo 31
12.3.1.3	Informes sobre sucesos en que intervengan mercancías peligrosas o contaminantes del mar transportados en bultos, ocurridos a bordo de buques o en zonas portuarias	2011	En curso	En curso	
12.4.1.1	Directrices y circulares MEPC para dar una mayor difusión al concepto de "cadena de responsabilidad" entre todas las partes interesadas por conducto de las organizaciones reconocidas como entidades consultivas	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
13.0.2.1	Orientaciones para la Secretaría sobre el desarrollo del GISIS y el acceso a la información	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
13.0.2.2	Bases de datos como parte del GISIS, y otros medios, incluidos los medios electrónicos	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011 ^a	Descripción	Año de ultimación ^b	Situación del resultado para el año 1 ^c	Situación del resultado para el año 2 ^c	Referencias ^d
13.0.2.3	Inventario de información, investigación y desarrollo y mejores prácticas relacionadas con la preparación y lucha contra las SNPP	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
13.0.2.4	Plataforma en la Red para la información relacionada con el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
13.0.3.1	Aprobación de tecnologías nuevas y mejoradas para los sistemas de gestión del agua de lastre y la reducción de la contaminación atmosférica	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
13.0.3.2	Celebración del Tercer simposio de investigación y desarrollo sobre la gestión del agua de lastre	2011	Alcanzado		Véase 7.1.2.8 <i>supra</i>

Notas:

- a Cuando un resultado determinado comprenda varios resultados esperados, en el informe debería consignarse cada resultado esperado por separado.
- b En lo que respecta a la fecha de ultimación prevista, ésta debería indicarse con un año, o debería especificarse que el punto constituye una tarea continuada. No debería indicarse un número de periodo de sesiones.
- c Los términos que figuran en las columnas tituladas "Situación del resultado" se definen de la siguiente manera:
 - por "alcanzado" se entiende que se han obtenido debidamente los resultados en cuestión;
 - por "en curso" se entiende que la labor relativa a los resultados en cuestión ha progresado, frecuentemente con resultados provisionales (por ejemplo, proyectos de enmienda o directrices), cuya aprobación está prevista para una fecha posterior en el mismo bienio;
 - por "de plazo indefinido" se entiende que los resultados se relacionan con la labor de los respectivos órganos de la OMI que constituye una tarea permanente o continuada; y
 - por "aplazado" se entiende que el órgano respectivo de la OMI ha decidido aplazar la consecución de los resultados pertinentes hasta otro momento (por ejemplo, hasta la recepción de los documentos correspondientes).
- d Si el resultado consiste en la adopción/aprobación de un instrumento (por ejemplo, resolución, circular, etc.), debería incluirse una referencia clara a dicho instrumento en esta columna.

ANEXO 36

PROPUESTAS DEL COMITÉ SOBRE EL PLAN DE ACCIÓN DE ALTO NIVEL DE LA ORGANIZACIÓN Y LAS PRIORIDADES PARA EL BIENIO 2012-2013*

Nº*	Medidas de alto nivel (MAN)	Nº**	Resultados previstos (RP) para 2012-2013
Categoría general: Mejora de la posición y la eficacia de la OMI			
1.1.1	Tomar la iniciativa y promover de forma activa su función de principal foro internacional para debatir las cuestiones de su competencia	1.1.1.1	<p>Nota: Los resultados previstos de la Organización que se ajustan a esta medida de alto nivel se tabulan en el presente anexo junto a las MAN más pertinentes</p> <p>Análisis, demostración y fomento constantes de los vínculos existentes entre la infraestructura del transporte marítimo seguro, protegido, eficaz y ecológicamente racional, el desarrollo del comercio y la economía mundiales y el logro de los ODM (Asamblea, Consejo, todos los comités y la Secretaría)</p>
1.1.2	Cooperar con las Naciones Unidas y otros organismos internacionales en las cuestiones de interés común	1.1.2.1R	Cooperación con la FAO: preparación y celebración de la tercera reunión del Grupo mixto de trabajo OMI/FAO sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y cuestiones conexas, incluida la adopción de un nuevo tratado para facilitar la implantación de las disposiciones técnicas del Protocolo de Torremolinos de 1993 (MSC/MEPC)
		1.1.2.2R	Cooperación con la IACS: examen de las interpretaciones unificadas (MSC/MEPC)
		1.1.2.3	Cooperación con el OIEA: establecimiento de acuerdos oficiales para hacer frente a situaciones de emergencia nuclear o radiológica ocasionadas por los buques, incluida la contribución de la OMI a la próxima versión del "Plan conjunto para la gestión de emergencias radiológicas de las organizaciones internacionales" (MSC/MEPC)
		1.1.2.4	Cooperación con la OIT: elaboración de directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto sobre las horas de descanso de la gente de mar, teniendo en cuenta el Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006 (MSC)

* En relación con el anexo de la resolución A.1012(26), el texto que se propone suprimir aparece tachado y el texto que se propone añadir/revisar (R = revisión) aparece subrayado.

** El Consejo asignará oportunamente nuevos números a las medidas de alto nivel y a los resultados previstos para el bienio 2012-2013. Los nuevos resultados previstos que actualmente no tienen número se indican como "NUEVO".

N°*	Medidas de alto nivel (MAN)	N°**	Resultados previstos (RP) para 2012-2013
		1.1.2.5	Cooperación con la OIT y otros: aprobación de recomendaciones basadas en la labor, de haberla, del Grupo de trabajo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo, el CMI y otros acerca de la aplicación de las Directrices OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar y otras medidas consiguientes que pueda ser necesario adoptar (LEG)
		1.1.2.6	Cooperación con la OHI: cuestiones de hidrografía (MSC)
		1.1.2.7	Cooperación con proveedores de datos: protocolos de intercambio de datos con entidades internacionales, regionales y nacionales (Comités, según proceda, y la Secretaría)
		1.1.2.8	Cooperación con instituciones donantes: movilización de recursos para el PICT (Secretaría)
		1.1.2.9	Cooperación con la OACI: reunión anual del Grupo de trabajo mixto OACI/OMI sobre la armonización de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento (supervisión de las novedades SAR, revisión continua del Manual IAMSAR y elaboración de recomendaciones para su examen por el Subcomité COMSAR); examen por el Subcomité DE de las disposiciones del Convenio SOLAS relativas a los helicópteros (MSC)
		1.1.2.10	Cooperación con la UIT: examen de las cuestiones tratadas por las comisiones de estudio de radiocomunicaciones del UIT-R y la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones de la UIT (MSC)
		1.1.2.11R	Cooperación con el PNUMA: iniciativas conjuntas sus programas de mares regionales y sus programas asociados (Secretaría)
		1.1.2.12	Cooperación con la Dependencia Común de Inspección (Secretaría)
		1.1.2.13	Declaraciones de coordinación para o de la AISM: servicios de tráfico marítimo, ayudas a la navegación, navegación electrónica y SIA (MSC)
		1.1.2.14	Declaraciones de coordinación para o de la CEI: radiocomunicaciones y seguridad de la navegación (MSC)
		1.1.2.15	Declaraciones de coordinación para o de la OHI: cuestiones hidrográficas y fomento de las CNE levantadas para diversas partes del globo (MSC)
		1.1.2.16	Declaraciones de coordinación para o de la OIT: cuestiones relativas a la gente de mar (MSC)
		1.1.2.17	Declaraciones de coordinación para o de la UIT: radiocomunicaciones (MSC)

N°*	Medidas de alto nivel (MAN)	N°**	Resultados previstos (RP) para 2012-2013
		1.1.2.18	Declaraciones de coordinación para o de la ACNUR: personas rescatadas en el mar (MSC)
		1.1.2.19	Declaraciones de coordinación para o de la OMM: cuestiones meteorológicas (MSC)
		1.1.2.20	Aportación de políticas u orientaciones para el OIEA: elaboración de los requisitos de transporte de los materiales radiactivos de la Clase 7 y elaboración de orientaciones para los Estados ribereños sobre las emergencias en el mar relacionadas con materiales radiactivos (MSC)
		1.1.2.21	Aportación de políticas u orientaciones para la OIT: elaboración de directrices para la supervisión por el Estado rector del puerto en el contexto del Convenio sobre el trabajo marítimo (CTM), 2006 (MSC)
		1.1.2.22	Aportación de políticas u orientaciones para el Grupo de trabajo OMI/FAO: aprobación de las Directrices que sirven de ayuda a las autoridades competentes en la implantación de la Parte B del Código de seguridad para pescadores y buques pesqueros, las Directrices de aplicación voluntaria para el proyecto, la construcción y el equipo de buques pesqueros pequeños y las Recomendaciones de seguridad para los buques pesqueros con cubierta de menos de 12 metros de eslora y buques pesqueros sin cubierta (MSC)
		1.1.2.23	Aportación de políticas u orientaciones para el Comité Técnico 8 de la ISO: elaboración de normas consensuadas por el sector (MSC)
		1.1.2.24R	Aportación de políticas u orientaciones para los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto: novedades conexas en el seno de la OMI (MSC/MEPC)
		1.1.2.25	Aportación de políticas u orientaciones para el Subcomité de Expertos de las Naciones Unidas en Transporte de Mercaderías Peligrosas: armonización del transporte multimodal de mercancías peligrosas (MSC)
		1.1.2.26	Aportación de políticas u orientaciones para el Grupo de gestión ambiental (constituido en virtud de la resolución A/53/463UN de la Asamblea General de las Naciones Unidas): intercambio de información y conclusión de acuerdos sobre las prioridades entre organismos (MEPC/Secretaría)
		1.1.2.27	Aportación de políticas u orientaciones para el GESAMP: novedades conexas en el seno de la OMI (MEPC)

N°*	Medidas de alto nivel (MAN)	N°**	Resultados previstos (RP) para 2012-2013
		1.1.2.28	Aportación de políticas u orientaciones para el Grupo de trabajo del GESAMP sobre el agua de lastre: evaluación de las sustancias activas de los sistemas de gestión del agua de lastre (MEPC)
		1.1.2.29	Aportación de políticas u orientaciones para el Grupo de trabajo EHS del GESAMP: evaluación de los productos químicos a granel (MEPC)
		1.1.2.30	Aportación de políticas u orientaciones para la CMNUCC: emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques (MEPC)
		1.1.2.31	Aportación de políticas u orientaciones para el Sistema Globalmente Armonizado de las Naciones Unidas: clasificación y etiquetado de productos (MEPC)
		1.1.2.32	Aportación de políticas u orientaciones para la ONU-Océanos: mecanismo de coordinación interorganismos para las cuestiones oceánicas y costeras (MEPC/Secretaría)
		1.1.2.33	Aportación de políticas u orientaciones para el Proceso ordinario de las Naciones Unidas: evaluación del estado del medio marino (MEPC/Secretaría)
		1.1.2.34	Aportación de políticas u orientaciones para el OIEA: facilitación del transporte de los materiales radiactivos de la Clase 7, incluidos los retrasos y los rechazos (FAL)
		1.1.2.35	Aportación de políticas u orientaciones para CEPE-Naciones Unidas y CEFAC-T-Naciones Unidas: facilitación del comercio y transmisión electrónica de información conexas (FAL)
		1.1.2.36	Aportación de políticas u orientaciones para la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Crimen/OMA: prevención y control del tráfico ilícito de drogas (FAL)
		1.1.2.37	Aportación de políticas u orientaciones para la OMA: despacho de buques, personas y cargas, y cuestiones relacionadas con la protección de la cadena de suministro (FAL)
		1.1.2.38	Aportación de política y estrategia al Equipo Especial sobre la Ejecución de la Lucha contra el Terrorismo y a cualquiera de sus 30 entidades para la implantación de los aspectos relacionados con la OMI de la Estrategia global de las Naciones Unidas contra el terrorismo (MSC/LEG/TCC/FAL)
		1.1.2.39	Seguir el progreso de las enmiendas al CTM 2006 de la OIT y abordar la cuestión de la garantía financiera en caso de abandono de la gente de mar y las responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones contractuales por lesión corporal o muerte de la gente de mar, de ser necesario (LEG)

N°*	Medidas de alto nivel (MAN)	N°**	Resultados previstos (RP) para 2012-2013
		1.1.2.40	Asesoramiento y orientaciones que se puedan solicitar sobre cuestiones relacionadas con la implantación de los instrumentos SUA 1988/2005 en el ámbito de los esfuerzos internacionales para combatir el terrorismo y la proliferación de las armas de destrucción masiva y materiales conexos (LEG)
		1.1.2.41	Reuniones y/o consultas sobre el tema "Unidos en la acción: colaboración de las Naciones Unidas con el sector marítimo sobre cooperación técnica" en respuesta al informe "Unidos en la acción" del Grupo de Alto Nivel del Secretario General de las Naciones Unidas sobre la coherencia en todo el sistema de las Naciones Unidas en las esferas del desarrollo, asistencia humanitaria y la protección del medio ambiente (Secretaría)
		1.1.2.42	Seguimiento de la 3ª reunión del Grupo mixto de trabajo OIT/OMI/Convenio de Basilea sobre el desguace de buques (MEPC)
1.2.1	Fomentar más la participación activa de todos los interesados para lograr los objetivos declarados de la Organización mediante contactos y consultas	1.2.1.1	Adopción del Protocolo relativo al Convenio SNP lo antes posible (LEG)
		1.2.1.2	Programas, reuniones y conferencias de prensa conjuntos con las Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales, así como con las partes interesadas del sector y de la sociedad en general (Secretaría)
		1.2.1.3	Acuerdos de cooperación con organizaciones intergubernamentales y aprobación del carácter consultivo de las ONG (Asamblea, Consejo, Secretaría)
		1.2.1.4	Coordinación y gestión de la Oficina del GESAMP multiorganismos (Secretaría)
		1.2.1.5	Directrices revisadas sobre la implantación del Protocolo SNP para facilitar las ratificaciones y la interpretación armonizada (LEG)
		1.2.1.6	Elaboración de estrategias para facilitar la entrada en vigor del Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas, el Protocolo de 2005 relativo al Convenio SUA y el Convenio de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio, 2007 (LEG)
1.3.1	Examinar las cuestiones relacionadas con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de interés para el papel que desempeña la Organización	1.3.1.1	Prestación de asesoramiento y orientaciones cuando otros órganos de la OMI y los Estados Miembros remitan cuestiones (LEG)
		1.3.1.2	Circular sobre las repercusiones de la CONVEMAR para la OMI (Secretaría)
		1.3.1.3	Determinación de las ZMES, teniendo en cuenta el artículo 211 y otros artículos pertinentes de la CONVEMAR (MEPC)

N°*	Medidas de alto nivel (MAN)	N°**	Resultados previstos (RP) para 2012-2013
1.3.2	Participar en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible 2012 (Río+20) para poner de relieve la contribución de la OMI al desarrollo sostenible a través de sus actividades ambientales y de cooperación técnica	1.3.2.1R	Contribuciones a la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible 2012 (Río+20) y sus reuniones preparatorias para poner de relieve la labor pertinente y el seguimiento de las decisiones de la Conferencia (MEPC/Secretaría)
		1.3.2.2R	Medidas de seguimiento de creación de capacidad reflejadas en el PICT (TCC/MEPC)
1.3.3	Seguir las novedades relacionadas con el GESAMP y aprovechar plenamente los conocimientos disponibles y adquiridos	1.3.3.1	Perfiles de peligrosidad y evaluación de las nuevas sustancias presentadas que han de incorporarse en el Código CIQ (MEPC)
		1.3.3.2	Aprobación de sustancias activas utilizadas por los sistemas de gestión del agua de lastre (MEPC)
1.3.4	Fomentar las medidas de facilitación	1.3.4.1	Participación en foros internacionales pertinentes (Secretaría)
		1.3.4.2	Incorporación de un módulo sobre facilitación en el programa de actividades de formación en protección marítima (Secretaría)
		1.3.4.3	Ultimación del Manual explicativo del Convenio de Facilitación (FAL)
1.3.5	Armonizar los instrumentos de la OMI con otros instrumentos internacionales pertinentes, según sea necesario	1.3.5.1R	Disposiciones armonizadas relativas a la seguridad, la protección y la eficacia del transporte de mercancías peligrosas, tras la participación en las actividades del Comité de Expertos de las Naciones Unidas en Transporte de Mercancías Peligrosas y en el Sistema Globalmente Armonizado de Clasificación y Etiquetado de Productos Químicos y del OIEA (MSC/MEPC/Secretaría)
		1.3.5.2	Elaboración de enmiendas al Manual IAMSAR de la OACI/OMI (MSC)
		1.3.5.3	Armonización de las disposiciones del Convenio SOLAS relativas a los helicópteros con el Convenio de la OACI (MSC)
2.0.1	Supervisar y mejorar los convenios, etc., y facilitar interpretaciones de los mismos cuando lo soliciten los Estados Miembros	2.0.1.1	Se propone suprimirlo (MSC 89)
		2.0.1.2R	Perfeccionamiento del actual Convenio MARPOL: Anexos I a VI (MEPC)
		2.0.1.3	Instrumentos obligatorios: Medios para recargar las botellas de aire de los aparatos respiratorios (MSC)
		2.0.1.4	Instrumentos no obligatorios: Elaboración de directrices para la verificación de la estabilidad con avería de petroleros (MSC)

N°*	Medidas de alto nivel (MAN)	N°**	Resultados previstos (RP) para 2012-2013
		2.0.1.5	Instrumentos no obligatorios: Elaboración de directrices para la verificación de las prescripciones sobre estabilidad con avería de los graneleros (MSC)
		2.0.1.6	Se propone suprimirlo (MSC 89)
		2.0.1.7	Se propone suprimirlo (MSC 89)
		2.0.1.8	Instrumentos no obligatorios: Elaboración de disposiciones para garantizar la integridad y la implantación uniforme del Convenio de Arqueo 1969 (MSC)
		2.0.1.9	Instrumentos no obligatorios: Revisión de las pruebas de funcionamiento y normas de aprobación de los sistemas de seguridad contra incendios (MSC)
		2.0.1.10	Se propone suprimirlo (MSC 89)
		2.0.1.11	Instrumentos no obligatorios: Aclaración de los límites entre el Convenio MARPOL y el Convenio de Londres 1972 (MEPC)
		2.0.1.12	Instrumentos no obligatorios: Directrices para la aplicación del Anexo I del Convenio MARPOL (MEPC)
		2.0.1.13	Instrumentos no obligatorios: Directrices adicionales para la implantación del Convenio BWM, incluida la supervisión por el Estado de abanderamiento (MEPC)
		2.0.1.14	Instrumentos no obligatorios: Directrices para los motores de sustitución que no tienen que ajustarse al límite del nivel III (Anexo VI del Convenio MARPOL) (MEPC)
		NUEVO	Revisión de la especificación normalizada para los incineradores de a bordo (resolución MEPC.76(40))
		2.0.1.16	Instrumentos no obligatorios: otras directrices pertinentes que guarden relación con las equivalencias indicadas en la regla 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL que no estén incluidas en otras directrices (MEPC)
		2.0.1.17	Instrumentos no obligatorios: Directrices exigidas en el párrafo 2.2.5.6 del Código Técnico sobre los NO _x (MEPC)
		2.0.1.18	Elaboración de un código para las organizaciones reconocidas (MSC/MEPC)
		2.0.1.19	Adopción del Protocolo relativo al Convenio SNP lo antes posible (LEG)

N°*	Medidas de alto nivel (MAN)	N°**	Resultados previstos (RP) para 2012-2013
		2.0.1.20	Directrices revisadas sobre la implantación del Protocolo SNP para facilitar las ratificaciones y la interpretación armonizada (LEG)
		2.0.1.21	Elaboración de estrategias para facilitar la entrada en vigor del Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas, el Protocolo de 2005 relativo al Convenio SUA y el Convenio de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio, 2007 (LEG)
		2.0.1.22	Asesoramiento y orientaciones sobre las cuestiones señaladas a la atención del Comité en relación con la implantación de los instrumentos de la OMI (LEG)
		2.0.1.23	Examen de la propuesta de enmienda de los límites de responsabilidad que figuran en el Protocolo de 1996 relativo al Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976 (Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976), de conformidad con lo dispuesto en el artículo 8 del Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976 (LEG)
		2.0.1.24	Interpretaciones unificadas de las reglas del Convenio MARPOL (MEPC)
		2.0.1.25	Examen detallado de las cuestiones relacionadas con responsabilidades de los Gobiernos y elaboración de medidas para fomentar el cumplimiento por el Estado de abanderamiento (MSC/MEPC)
		2.0.1.26	Informes sobre el contenido medio de azufre del fueloil residual suministrado para uso a bordo de los buques (MEPC/Secretaría)
		2.0.1.27	Informes resumidos y análisis de los informes obligatorios en virtud del Convenio MARPOL (MEPC/Secretaría)
		2.0.1.28	Módulo del GISIS sobre las prescripciones obligatorias y no obligatorias (Secretaría)
		2.0.1.30	Instrumentos no obligatorios: Elaboración de interpretaciones unificadas del capítulo 7 del Código NGV 2000 (MSC)
		2.0.1.31	Instrumentos obligatorios: Elaboración de enmiendas a la regla II-1/40.2 del Convenio SOLAS relativas a las prescripciones generales sobre las instalaciones eléctricas (MSC)
		2.0.1.32	Revisión de las disposiciones sobre las instalaciones para helicópteros que figuran en el Convenio SOLAS y en el Código MODU (MSC)

N°*	Medidas de alto nivel (MAN)	N°**	Resultados previstos (RP) para 2012-2013
2.0.2	Fomentar y apoyar la implantación del Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI	2.0.2.1	Aportación al Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI y al Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI en lo que respecta a la protección del medio marino (MEPC)
		2.0.2.2	Examen del Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI y compendios de informes resumidos de auditoría, adopción del nuevo código para la implantación de los instrumentos de la OMI (código III) y obligatoriedad del Código y las auditorías (Asamblea, Consejo, MSC y MEPC)
		2.0.2.3	Implantación de las propuestas aprobadas para el desarrollo futuro del Plan de auditorías (Asamblea, Consejo, comités (según proceda), Secretaría)
		2.0.2.4	Organización, realización y presentación de informes de las auditorías de los Estados (Secretaría)
		2.0.2.5	Formación anual de un máximo de 60 auditores (Secretaría)
		2.0.2.6	Aspectos del Plan relacionados con la creación de capacidad reflejados en el PICT (TCC)
		2.0.2.7	Ejecución de actividades de asistencia técnica anteriores y posteriores a las auditorías (Secretaría)
		2.0.2.8	Metodología para el análisis del compendio de informes resumidos de auditoría (Secretaría)
2.0.3	Fomentar la provisión a escala mundial de servicios marítimos de búsqueda y salvamento	2.0.3.1	Orientaciones técnicas para el establecimiento de MRCC y MRSC regionales en África con apoyo financiero del Fondo ISAR (MSC)
		2.0.3.2	Ampliación del Plan mundial de búsqueda y salvamento para la provisión de servicios marítimos de búsqueda y salvamento, incluidos los procedimientos para encaminar las comunicaciones de socorro en el SMSSM (MSC)
		2.0.3.3	Implantación de un programa PICT que contribuya a la provisión a escala mundial de servicios marítimos de búsqueda y salvamento (Secretaría)
		2.0.3.4	Se propone suprimirlo (MSC 89)
		2.0.3.5	Supervisión de los informes sobre el sistema Cospas-Sarsat y actualización de la lista de documentos y publicaciones de la OMI que deberían tener los MRCC (MSC)
		2.0.3.6	Elaboración de directrices sobre la armonización de los procedimientos aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento, incluidas las cuestiones relativas a la formación en búsqueda y salvamento (MSC)

N°*	Medidas de alto nivel (MAN)	N°**	Resultados previstos (RP) para 2012-2013
3.1.1	Participar en programas ambientales con el PNUD, el PNUMA, el Banco Mundial, etc.	3.1.1.1R	Orientaciones para la Secretaría acerca de los programas y proyectos ambientales que la Organización ejecuta o a los cuales contribuye, como los del FMAM, el PNUMA, el PNUD y el Banco Mundial, y del Foro OMI/PNUMA sobre cooperación regional para abordar la contaminación del mar (MEPC)
		3.1.1.2	Informes sobre la movilización de recursos para los programas ambientales y sobre su ejecución (MEPC/TCC/Secretaría)
3.1.2	Establecer asociaciones con los Gobiernos, otras organizaciones y el sector para mejorar la ejecución de los programas de creación de capacidad de la OMI	3.1.2.1	Orientaciones para la Secretaría sobre las asociaciones con el sector (iniciativa mundial) para fomentar la aplicación del Convenio de Cooperación y del Protocolo de Cooperación-SNPP (MEPC)
		3.1.2.2	Informes sobre la implantación de la resolución A.965(23): "Desarrollo y mejora de los acuerdos de asociación para la cooperación técnica" (TCC/Secretaría)
3.1.3	Fomentar y reforzar las asociaciones con las instituciones y los programas de formación marítima de ámbito mundial	3.1.3.1	Implantación de un programa PICT para mejorar la capacidad de formación marítima (Secretaría)
3.2.1	Movilizar y asignar recursos financieros o en especie, incluido el fomento de la cooperación técnica y económica entre países en desarrollo	3.2.1.1	Cooperación técnica entre países en desarrollo reflejada en el PICT y en las asociaciones (TCC/Secretaría)
		3.2.1.2	Informes sobre el Fondo de Cooperación Técnica, los fondos fiduciarios voluntarios, las contribuciones en efectivo y el apoyo en especie en el marco del PICT (TCC/Secretaría)
3.2.2	Implantar el mecanismo aprobado para garantizar la financiación sostenible del PICT	3.2.2.1	Examen de la implantación del mecanismo aprobado para garantizar la financiación sostenible del PICT (TCC/Secretaría)
3.3.1	Establecer, mantener y promover el vínculo entre el PICT y los Objetivos de Desarrollo del Milenio	3.3.1.1	Informes acerca de la promoción e implantación de la resolución A.1006(25): "El vínculo entre el Programa integrado de cooperación técnica y los Objetivos de Desarrollo del Milenio" (TCC/Secretaría)

N°*	Medidas de alto nivel (MAN)	N°**	Resultados previstos (RP) para 2012-2013
3.4.1	Implantar los medios para identificar las necesidades que surjan en los Estados en desarrollo en general y las necesidades en materia de desarrollo de los PEID y los PMA en particular (véase la MAN 9-1.1)	3.4.1.1	Orientación sobre la identificación de las necesidades que surjan en los Estados en desarrollo, en particular en los PEID y PMA (MEPC)
		3.4.1.2	Examen de la implantación de las medidas adoptadas para las necesidades identificadas que surjan en los Estados en desarrollo en general y las necesidades en materia de desarrollo de los PEID y los PMA en particular (TCC/Secretaría)
		3.4.1.3	Aprobación de un PICT para 2012-2013 que refleje las necesidades que surjan en los países en desarrollo, los PEID y los PMA (TCC)
3.5.1	Examinar, establecer un orden de prioridad e implantar programas de cooperación técnica	3.5.1.1	Gestión de la ejecución de los programas financiados por la OMI y por donantes durante 2010-2011 (Secretaría)
		3.5.1.2	Aportación al PICT en materia de seguridad y protección marítimas (MSC)
		3.5.1.3	Aportación al PICT en materia de protección del medio marino (MEPC)
		3.5.1.4	Aportación al PICT en materia de legislación marítima (LEG)
		3.5.1.5	Aportación al PICT en materia de facilitación del tráfico marítimo internacional (FAL)
		3.5.1.6	Aportación al PICT en materia de desarrollo sostenible y logro de los objetivos de desarrollo del Milenio (TCC)
		3.5.1.7	Orden de prioridades mejorado del PICT para 2012-2013 (TCC/Secretaría)
3.5.2	Reforzar el papel de la mujer en el sector marítimo	3.5.2.1	Informes sobre la implantación del programa mundial mejorado sobre la integración de la mujer en el sector marítimo, incluido un examen de las asociaciones regionales para mujeres en los sectores marítimo y portuario (TCC/Secretaría)
3.5.3	Elaborar nuevas medidas para la prestación de la asistencia técnica	3.5.3.1	Informes sobre las medidas nuevas y eficaces en función de los costos para la prestación de la asistencia técnica (TCC/Secretaría)
3.5.4	Realizar evaluaciones periódicas de los efectos de la cooperación técnica	3.5.4.1	Parámetros aprobados para la evaluación de los resultados del PICT que abarquen el periodo 2008-2011 (TCC)
4.0.1	Conseguir que, dentro de los límites de las consignaciones acordadas, la Organización utilice sus recursos de manera eficaz	4.0.1.1	Aprobación de las cuentas y de los informes financieros verificados (Asamblea/Consejo)
		4.0.1.2	Fortalecimiento de la gestión y control presupuestarios y financieros (Secretaría)
		4.0.1.3	Implantación del presupuesto basado en resultados para 2010-2011 y perfeccionamiento de la gestión basada en resultados (Secretaría)
		4.0.1.4	Establecimiento de un Fondo Comercial (Secretaría)

N°*	Medidas de alto nivel (MAN)	N°**	Resultados previstos (RP) para 2012-2013
		4.0.1.5	Implantación eficaz de las políticas y reglamentación sobre recursos humanos (Secretaría)
		4.0.1.6	Implantación de políticas y prácticas para armonizar aún más las operaciones de la Secretaría, incluida la gestión del edificio de la sede, con la iniciativa "Sistema de las Naciones Unidas inocuo para el clima" (Secretaría)
		4.0.1.7	Aprobación del informe sobre la ejecución del PICT en 2008-2009 (TCC)
		4.0.1.8	Elaboración de sistemas, reglas y procedimientos internos para la introducción de las NICSP a partir de 2010 (Secretaría)
		4.0.1.9	Actualización constante del sistema SAP e introducción de los módulos correspondientes a recursos humanos y nóminas de dicho sistema (Secretaría)
4.0.2	Crear una Organización basada en el conocimiento y en la información mediante la mejora de la gestión y la difusión de información, utilizando la tecnología adecuada	4.0.2.1	Orientaciones sobre el establecimiento o perfeccionamiento de los sistemas de información (bases de datos, sitios en la red, etc.) como parte de la plataforma del Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS), según proceda (todos los comités, según proceda)
		4.0.2.2	Elaboración y gestión de sistemas de asignación de un número de la OMI de carácter obligatorio (MSC)
		4.0.2.3	Protocolos de intercambio de datos con otros proveedores internacionales, regionales y nacionales de datos (todos los comités, según proceda/Secretaría)
		4.0.2.4	Mejora de los sitios en la Red de la OMI, IMODOCS e Intranet (Secretaría)
		4.0.2.5	Aumento del número de publicaciones electrónicas (Secretaría)
		NUEVO	Publicaciones electrónicas sobre la preparación y lucha contra la contaminación accidental del mar elaboradas conjuntamente con el sector petrolero (MEPC/Secretaría)
		NUEVO	Actualizaciones electrónicas trimestrales de la lista de planes de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar/ planes de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos en virtud de los Anexos I y II del Convenio MARPOL (Secretaría)
		4.0.2.6	Perfeccionamiento del Centro de Estudios Marítimos y de sus servicios de información (Secretaría)
		4.0.2.7	Perfeccionamiento de IMODData, que proporciona información sobre el transporte/sector marítimos (Secretaría)
		4.0.2.8	Prestación de servicios TIC en función de los objetivos de disponibilidad acordados (Secretaría)

N°*	Medidas de alto nivel (MAN)	N°**	Resultados previstos (RP) para 2012-2013
4.0.3	Incrementar la transparencia de las actividades de la Organización	4.0.3.1	Plan estratégico, Plan de acción de alto nivel y presupuesto basado en resultados para 2012-2013 exhaustivos, transparentes, ejecutables y aprobados (Asamblea/Consejo/Secretaría)
		4.0.3.2	Perfeccionamiento de una base de datos sobre los indicadores de resultados del Plan estratégico (Secretaría)
		4.0.3.3	Creación de una base de datos sobre el Plan de acción de alto nivel (Secretaría)
4.0.4	Mantener un marco para la gestión de riesgos	4.0.4.1R	Tercera iteración del proceso de gestión de riesgos (Secretaría)
		4.0.4.2	Propuestas sobre la aplicación del marco para la gestión de riesgos a todos los elementos del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel (Consejo)
4.0.5	Mantener sometidos a examen los métodos y procedimientos de trabajo	4.0.5.1	Revisión de las directrices sobre organización y método de trabajo, según proceda (Consejo y todos los comités)
4.0.6	Desempeñar funciones de evaluación y supervisión internas independientes y eficaces	4.0.6.1	Implantación del programa de auditorías internas anuales (Secretaría)
		4.0.6.2	Informes independientes sobre la evaluación de las actividades de formación (Secretaría)
4.0.7	Coordinar y supervisar la ejecución de los planes de trabajo de la Organización	4.0.7.1	Supervisión de los planes de trabajo por el Secretario General y el Comité de Dirección, y adopción de las medidas de seguimiento (Secretaría)
		4.0.7.2	Establecimiento de mecanismos de gestión e intercambio de conocimientos, en particular para ayudar en la supervisión de los objetivos del plan de trabajo (Secretaría)
		4.0.7.3	Coordinación, organización y realización de las actividades del Secretario General (Secretaría)
		4.0.7.4	Desempeño de las funciones de depositario y acreditación de forma eficaz (Secretaría)
		4.0.7.5	Ejecución del programa de reuniones mediante labores de interpretación, traducción, tratamiento de textos y producción y distribución de documentos (Secretaría)
Categoría general: Elaboración y mantenimiento del marco general para un transporte marítimo seguro, protegido, eficaz y ecológicamente racional			
5.1.1	Examinar la idoneidad de las disposiciones relativas a la seguridad de los buques de pasaje	5.1.1.1	Instrumentos obligatorios: Elaboración de normas de funcionamiento para los sistemas de rescate de todos los tipos de buques (MSC)
		5.1.1.2	Se propone suprimirlo (MSC 89)
		5.1.1.3	Instrumentos obligatorios: Elaboración de directrices relativas al regreso a puerto en condiciones de seguridad de los buques de pasaje (MSC)

N°*	Medidas de alto nivel (MAN)	N°**	Resultados previstos (RP) para 2012-2013
		5.1.1.4	Instrumentos obligatorios: Examen de las prescripciones de protección contra incendios para las zonas de carga en cubierta (MSC)
		5.1.1.5	Instrumentos obligatorios: Examen de las reglas de estabilidad con avería aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado (MSC)
		5.1.1.6	Se propone suprimirlo (MSC 89)
		5.1.1.7	Se propone suprimirlo (MSC 89)
		5.1.1.8	Se propone suprimirlo (MSC 89)
		5.1.1.9	Instrumentos no obligatorios: Elaboración de normas de formación para los sistemas de rescate (MSC)
		5.1.1.10	Se propone suprimirlo (MSC 89)
		5.1.1.11	Recomendación sobre el análisis de la evacuación de los buques de pasaje nuevos y existentes (MSC)
5.1.2	Elaborar y revisar las disposiciones relativas a la evacuación en condiciones de seguridad, la supervivencia, el rescate y el trato que debe darse a las personas tras un siniestro marítimo o en caso de peligro	5.1.2.1	Instrumentos obligatorios: Conferir obligatoriedad a las disposiciones de la circular MSC.1/Circ.1206/Rev.1 (MSC)
		5.1.2.2	Instrumentos no obligatorios: Directrices para la normalización de los medios de control de los botes salvavidas (MSC)
		5.1.2.3	Elaboración de medidas para salvaguardar la seguridad de las personas rescatadas en el mar (MSC)
		5.1.2.4	Elaboración de un nuevo marco de prescripciones aplicables a los dispositivos de salvamento (MSC)
5.1.3	Incrementar la seguridad de la navegación en las vías de navegación esenciales	5.1.3.1	Participación de la OMI en el mecanismo de cooperación para los estrechos de Malaca y Singapur (Secretaría)
		5.1.3.2	Asistencia del PICT para la implantación del Código de conducta de Djibouti sobre la represión de los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques en el océano Índico occidental y en el golfo de Adén (TCC/Secretaría)

N°*	Medidas de alto nivel (MAN)	N°**	Resultados previstos (RP) para 2012-2013
5.2.1	Mantener sometidos a examen los aspectos de la seguridad técnica y operacional de todos los tipos de buques, incluidos los pesqueros	5.2.1.1	Instrumentos obligatorios: Elaboración de enmiendas al criterio del ángulo máximo de escora en las maniobras establecido en el Código IS 2008 (MSC)
		5.2.1.2	Instrumentos obligatorios: Enmiendas al Convenio SOLAS relativas a la piroresistencia de los conductos de ventilación (MSC)
		5.2.1.3	Instrumentos obligatorios: Elaboración del código internacional de seguridad para los buques que utilicen gas u otros combustibles de bajo punto de inflamación (MSC)
		5.2.1.4	Instrumentos obligatorios: Revisión del Código CIG (MSC)
		5.2.1.5	Instrumentos obligatorios: Elaboración de enmiendas a la regla II-1/4 del Convenio SOLAS sobre las normas de compartimentado para los buques de carga (MSC)
		5.2.1.6	Instrumentos obligatorios: Enmiendas relativas a los medios de evacuación desde los espacios de máquinas (MSC)
		5.2.1.7	Examen de la seguridad de los buques de carga general (MSC)
		5.2.1.8	Se propone suprimirlo (MSC 89)
		5.2.1.9	Instrumentos obligatorios: Armonización de las prescripciones para el emplazamiento de las entradas, admisiones de aire y aberturas en las superestructuras de los buques tanque (MSC)
		5.2.1.10	Instrumentos obligatorios: Examen de las prescripciones de protección contra incendios para las zonas de carga en cubierta (MSC)
		5.2.1.11	Se propone suprimirlo (MSC 89)
		5.2.1.12	Instrumentos obligatorios: Prescripciones aplicables a los buques que transporten vehículos de hidrógeno y de gas natural comprimido (MSC)
		5.2.1.13	Instrumentos obligatorios: Elaboración de los objetivos de seguridad y las prescripciones funcionales de las Directrices sobre los proyectos y disposiciones alternativos contemplados en los capítulos II-1 y III del Convenio SOLAS (MSC)
		5.2.1.14	Instrumentos obligatorios: Elaboración de enmiendas al Código IDS relativas al comportamiento térmico de los trajes de inmersión (MSC)
		5.2.1.15	Instrumentos obligatorios: Elaboración de enmiendas al Código IDS relativas a los botes salvavidas de caída libre autozafables (MSC)

N°*	Medidas de alto nivel (MAN)	N°**	Resultados previstos (RP) para 2012-2013
		5.2.1.16	Instrumentos obligatorios: Elaboración de criterios de estabilidad sin avería de segunda generación (MSC)
		5.2.1.17	Instrumentos obligatorios: Revisión de las reglas del capítulo II-1 del Convenio SOLAS sobre compartimentado y estabilidad con avería (MSC)
		5.2.1.18	Instrumentos obligatorios: Elaboración de enmiendas al capítulo II-1 del Convenio SOLAS relativas a las normas de compartimentado para los buques de carga (MSC)
		5.2.1.19R	Instrumentos obligatorios: Elaboración de un código para los buques que naveguen en aguas polares (MSC/MEPC)
		5.2.1.20	Se propone suprimirlo (MSC 89)
		5.2.1.21	Se propone suprimirlo (MSC 89)
		5.2.1.22	Instrumentos no obligatorios: Elaboración de un instrumento no obligatorio sobre reglas para los buques no regidos por los convenios (MSC)
		5.2.1.23	Instrumentos no obligatorios: Examen y actualización de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación y los anexos del Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI (MSC/MEPC)
		5.2.1.24	Se propone suprimirlo (MSC 89)
		5.2.1.25	Se propone suprimirlo (MSC 89)
		5.2.1.26	Instrumentos no obligatorios: Protección contra los ruidos a bordo de los buques (MSC)
		5.2.1.27	Se propone suprimirlo (MSC 89)
		5.2.1.28	Instrumentos no obligatorios: Clasificación de los buques dedicados a las actividades mar adentro y examen de la necesidad de un código relativo a los buques de apoyo para la construcción mar adentro (MSC)
		5.2.1.29	Fomento de la implantación de la resolución A.925(22): "Entrada en vigor e implantación del Convenio de Formación para Pescadores, 1995" (MSC)
		5.2.1.30	Se propone suprimirlo (MSC 89)
		5.2.1.31	Se propone suprimirlo (MSC 89)

N°*	Medidas de alto nivel (MAN)	N°**	Resultados previstos (RP) para 2012-2013
		5.2.1.32	Instrumento no obligatorio: Elaboración de directrices para el empleo de plástico reforzado con fibra de vidrio (PRFV) en las estructuras de los buques (MSC)
		5.2.1.33	Elaboración de directrices para las naves de vuelo rasante (MSC)
		5.2.1.34	Instrumentos no obligatorios: Elaboración de enmiendas a la parte B del Código IS 2008 en lo que respecta a las operaciones de remolque y anclaje (MSC)
		5.2.1.35	Instrumentos obligatorios: Revisión de las prescripciones para las pruebas de los DPR de los chalecos salvavidas que figuran en la resolución MSC.81(70) (MSC)
		5.2.1.36	Revisión de la Recomendación sobre las condiciones para la aprobación de estaciones de servicio de balsas salvavidas inflables (resolución A.761(18)) (MSC)
		5.2.1.37	Enmiendas a la regla II-1/11 del Convenio SOLAS y elaboración de las directrices conexas para garantizar la idoneidad de los medios de prueba de los compartimientos estancos (MSC)
5.2.2	Elaborar y revisar las normas de formación y guardia y los procedimientos operacionales aplicables al personal marítimo	5.2.2.1	Instrumentos no obligatorios: Elaboración de orientaciones para la implantación de las Enmiendas de Manila de 2010 (MSC)
		5.2.2.2	Instrumentos obligatorios: Aportaciones relativas a los convenios MARPOL, BWM y otros convenios sobre el medio ambiente (MEPC)
		5.2.2.3	Se propone suprimirlo (MSC 89)
		5.2.2.4	Se propone suprimirlo (MSC 89)
		5.2.2.5	Validación de los cursos modelo de formación (MSC)
		5.2.2.6	Se propone suprimirlo (MSC 89)
		5.2.2.7	Informes sobre las prácticas ilícitas relacionadas con los certificados de competencia (Secretaría)
		5.2.2.8	Informes para el MSC sobre la información comunicada por las Partes en el Convenio de Formación (Secretaría)
		5.2.2.9	Instrumentos obligatorios: Elaboración de enmiendas al Convenio SOLAS para introducir ejercicios obligatorios de entrada y salvamento en espacios cerrados (MSC)

N°*	Medidas de alto nivel (MAN)	N°**	Resultados previstos (RP) para 2012-2013
		5.2.2.10	Instrumentos obligatorios: Elaboración de enmiendas al Código SSCI sobre el equipo de comunicaciones para los grupos de lucha contra incendios (MSC)
		5.2.2.11	Preparación de directrices para la implantación de las normas técnicas de las Enmiendas de Manila (MSC)
5.2.3	Mantener sometidas a examen las normas relativas a la manipulación y el transporte marítimo en condiciones de seguridad de las cargas sólidas y líquidas transportadas a granel y en bultos	5.2.3.1	Instrumentos obligatorios: Enmiendas al Convenio CSC 1972 y circulares conexas (MSC)
		5.2.3.2	Instrumentos obligatorios: Elaboración de medidas para evitar la pérdida de contenedores (MSC)
		5.2.3.3R	Instrumentos obligatorios: Elaboración de enmiendas al Código IMSBC, incluida la evaluación de las propiedades de las cargas sólidas a granel (MSC/MEPC)
		5.2.3.4	Instrumentos obligatorios: Elaboración de enmiendas al Código IMDG y a sus suplementos (MSC)
		5.2.3.5	Instrumentos obligatorios: Armonización del Código IMDG con las Recomendaciones relativas al transporte de mercancías peligrosas, de las Naciones Unidas (MSC)
		5.2.3.6	Instrumentos obligatorios: Examen de los dispositivos de prevención de incendios para la estiba de materias que reaccionan con el agua (MSC)
		5.2.3.7	Se propone suprimirlo (MSC 89)
		5.2.3.8	Se propone suprimirlo (MSC 89)
		5.2.3.9	Se propone suprimirlo (MSC 89)
		5.2.3.10	Instrumentos obligatorios: Aportaciones relativas a los Anexos I y II del Convenio MARPOL y al Código CIQ (MEPC)
		5.2.3.11R	Instrumentos obligatorios: Enmiendas al Anexo III del Convenio MARPOL, según sea necesario (MEPC)
		5.2.3.12	Se propone suprimirlo (MSC 89)
		5.2.3.13	Se propone suprimirlo (MSC 89)
		5.2.3.14	Instrumentos no obligatorios: Revisión de las Directrices sobre la arrumazón de las unidades de transporte (MSC)

N°*	Medidas de alto nivel (MAN)	N°**	Resultados previstos (RP) para 2012-2013
		5.2.3.15	Instrumentos no obligatorios: Medidas para prevenir los incendios y las explosiones en los petroleros para productos y quimiqueros de menos de 20 000 toneladas de peso muerto que operen sin sistemas de gas inerte (MSC)
		5.2.3.16	Disposiciones para la instalación de equipo para la detección de fuentes radiactivas y de objetos contaminados por la radiactividad en los puertos (MSC)
5.2.4	Mantener sometidas a examen las medidas destinadas a mejorar la seguridad de la navegación, las medidas de organización del tráfico marítimo, los sistemas de notificación y seguimiento para buques, los servicios de tráfico marítimo y las prescripciones y normas aplicables a las ayudas náuticas y el equipo náutico de a bordo, e identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (LRIT)	5.2.4.1	Instrumentos obligatorios: Nuevas medidas de organización del tráfico y sistemas de notificación obligatoria para buques, incluidas las correspondientes medidas de protección de las ZMES (MSC)
		5.2.4.2	Instrumentos no obligatorios: Revisión de la Recomendación relativa a la protección del enlace de datos en ondas métricas del SIA (resolución MSC.140(76)) (MSC)
		5.2.4.3	Instrumentos obligatorios: enmiendas a las Disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo (resolución A.572(14), en su forma enmendada) (MSC)
		5.2.4.4	Instrumentos no obligatorios: Establecimiento del sistema LRIT (Secretaría) (MSC)
		5.2.4.5	Instrumentos no obligatorios: Orientaciones sobre la interpretación de las disposiciones de CONVEMAR en relación con los instrumentos de la OMI (MSC)
		5.2.4.6	Instrumentos no obligatorios: Examen de las cuestiones relativas a la LRIT (MSC)
		5.2.4.7	Se propone suprimirlo (MSC 89)
		5.2.4.8	Se propone suprimirlo (MSC 89)
		5.2.4.9	Se propone suprimirlo (MSC 89)
		5.2.4.10	Se propone suprimirlo (MSC 89)
		5.2.4.11	Instrumentos no obligatorios: Enmiendas a las normas de funcionamiento de los RDT y los RDT-S (MSC)
		5.2.4.12	Se propone suprimirlo (MSC 89)
		5.2.4.13	Instrumentos no obligatorios: Elaboración de políticas y nuevos símbolos para las ayudas a la navegación del SIA (MSC)
		5.2.4.14	Elaboración de normas de funcionamiento para clinómetros (MSC)
		5.2.4.15	Se propone suprimirlo (MSC 89)

N°*	Medidas de alto nivel (MAN)	N°**	Resultados previstos (RP) para 2012-2013
5.2.5	Vigilar y evaluar el funcionamiento del sistema mundial de socorro y seguridad marítima (SMSSM)	5.2.5.1	Se propone suprimirlo (MSC 89)
		5.2.5.2	Instrumentos no obligatorios: Examen de las disposiciones sobre la coordinación de los aspectos operacionales y técnicos de los servicios de información sobre seguridad marítima (ISM), incluidos la elaboración y el examen de los documentos conexos (MSC)
		5.2.5.3	Instrumentos no obligatorios: Directrices sobre radiocomunicaciones de emergencia, incluidos los falsos alertas (MSC)
		5.2.5.4	Perfeccionamiento del Plan general del SMSSM relativo a las instalaciones en tierra (MSC)
		5.2.5.5	Examen y novedades de Inmarsat y Cospas-Sarsat (MSC)
		5.2.5.6	Se propone suprimirlo (MSC 89)
		5.2.5.7	Avances en los sistemas y técnicas de las radiocomunicaciones marítimas (MSC)
		5.2.5.8	Se propone suprimirlo (MSC 89)
		5.2.5.9	Se propone suprimirlo (MSC 89)
		5.2.5.10	Elaboración de medidas para evitar falsos alertas de socorro (MSC)
		5.2.5.11	Estudio exploratorio para determinar la necesidad de someter a revisión los elementos y procedimientos del SMSSM (MSC)
5.2.6	Elaborar e implantar la estrategia de navegación electrónica	5.2.6.1	Instrumentos no obligatorios: Elaboración de un plan de implantación de la estrategia de navegación electrónica (MSC)
5.3.1	Mantener sometidos a examen y apoyar la implantación por los Estados de abanderamiento, los Estados rectores de puertos y los Estados ribereños para la mejora y la vigilancia del cumplimiento	5.3.1.1	Elaboración de enmiendas al Código ESP (MSC)
		5.3.1.2	Instrumentos no obligatorios: Directrices revisadas sobre las medidas de control y cumplimiento para incrementar la protección marítima, si es necesario (MSC)
		5.3.1.3	Instrumentos no obligatorios: Procedimientos revisados para la supervisión por el Estado rector del puerto (resolución A.787(19), enmendada mediante la resolución A.882(21)) (MSC)
		5.3.1.4	Instrumentos no obligatorios: Examen de la eficacia del Programa de inspección de contenedores (MSC)
		5.3.1.6	Fomento de la armonización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto y recopilación de datos sobre la supervisión por el Estado rector del puerto (MSC)

N°*	Medidas de alto nivel (MAN)	N°**	Resultados previstos (RP) para 2012-2013
		5.3.1.7	Método para el análisis detallado de los informes anuales sobre supervisión por el Estado rector del puerto (MSC)
		5.3.1.8	Comparación basada en la evaluación de riesgos entre los siniestros y sucesos marítimos y las inspecciones de supervisión por el Estado rector del puerto (MSC)
		5.3.1.9	Instrumentos no obligatorios: Elaboración de orientaciones para los Programas aprobados de exámenes continuos (ACEP) (MSC)
5.4.1	Elaborar una estrategia para la labor relativa al papel del factor humano, incluido el aspecto de la cadena de responsabilidad en el ámbito de la seguridad marítima	5.4.1.1	Se propone suprimirlo (MSC 89)
		5.4.1.2	Instrumentos no obligatorios: Directrices sobre la forma de presentar la información pertinente a la gente de mar (MSC)
6.1.1	Mantener sometidas a examen las medidas destinadas a incrementar la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (por ejemplo, el Código PBIP), incluidos los aspectos de la interfaz buque-puerto y las vías de navegación de importancia estratégica	6.1.1.1	Instrumentos no obligatorios: Directrices y orientaciones sobre la aplicación e interpretación del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP (MSC)
		6.1.1.2	Instrumentos no obligatorios: Medidas para mejorar la protección de las unidades de transporte cerradas y de los contenedores (MSC/FAL)
		6.1.1.3	Se propone suprimirlo (MSC 89)
6.1.2	Mantener sometida a examen la idoneidad del marco jurídico para la represión de los actos ilícitos contra los buques y las plataformas fijas mediante el Convenio y el Protocolo SUA	6.1.2.1	Asesoramiento y orientaciones sobre cuestiones que se puedan solicitar en relación con la implantación de los instrumentos SUA 1988/2005 en el ámbito de los esfuerzos internacionales para combatir el terrorismo y la proliferación de las armas de destrucción masiva y materiales conexos (LEG)
6.2.1	Difundir información sobre la prevención y represión de los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques	6.2.1.1	Informes mensuales y anuales (MSC)
		6.2.1.2	Orientaciones revisadas sobre la prevención de los actos de piratería y robos a mano armada para reflejar las tendencias emergentes y los patrones de conducta (MSC/LEG)
		6.2.1.3	Asesoramiento y orientaciones para apoyar el examen de los instrumentos de la OMI sobre la lucha contra la piratería y los robos a mano armada (LEG)
		6.2.1.4	Asesoramiento y orientaciones para apoyar los esfuerzos internacionales para garantizar el enjuiciamiento eficaz de los autores de los actos de piratería y robos a mano armada (LEG)
		6.2.1.5	Asesoramiento y orientaciones para apoyar la disponibilidad de información sobre la legislación nacional general y la creación de capacidad judicial (LEG)

N°*	Medidas de alto nivel (MAN)	N°**	Resultados previstos (RP) para 2012-2013
6.2.2	Ayudar a las regiones en desarrollo a introducir y aplicar medidas efectivas de protección y para combatir los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques	6.2.2.1	Realización de las actividades conexas del PICT (Secretaría)
		6.2.2.2	Legislación modelo sobre protección marítima (Secretaría)
		6.2.2.3	Asesoramiento y orientaciones para apoyar el examen de los instrumentos de la OMI sobre la lucha contra la piratería y los robos a mano armada (LEG)
		6.2.2.4	Asesoramiento y orientaciones para apoyar los esfuerzos internacionales para garantizar el enjuiciamiento eficaz de los autores de los actos de piratería y robos a mano armada (LEG)
		6.2.2.5	Asesoramiento y orientaciones para apoyar la disponibilidad de información sobre la legislación nacional general y la creación de capacidad judicial (LEG)
6.3.1	Participar activamente en la labor de los grupos mixtos especiales de expertos OMI/OIT sobre cuestiones relativas a la salvaguarda de los derechos humanos de la gente de mar	6.3.1.1	Recomendaciones aprobadas basadas en la labor, de haberla, del Grupo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo, el CMI y otros, en relación con la aplicación de las Directrices conjuntas OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar, y posibles medidas resultantes según sea necesario (LEG)
		6.3.1.2	Seguir el progreso de las enmiendas al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, de la OIT y abordar la cuestión de la garantía financiera en caso de abandono de la gente de mar, y las responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones contractuales por lesión corporal o muerte de la gente de mar, de ser necesario (LEG)
6.3.2	Se propone suprimirlo (MSC 89)	6.3.2.1	Se propone suprimirlo (MSC 89)
7.1.1	Vigilar la contaminación y los efectos negativos sobre el medio marino de los buques y su carga	7.1.1.1	Seguimiento del estudio del GESAMP sobre los "Cálculos aproximados de la cantidad de hidrocarburos que penetran en el medio marino procedentes de actividades desarrolladas en el mar" (MEPC)
		7.1.1.2	Orientación técnica que permita a la Secretaría elaborar, a partir de las prescripciones de notificación estipuladas en los convenios MARPOL y de Cooperación y en el Protocolo de Cooperación-SNPP, así como de otras fuentes de información pertinentes, la estructura que adoptará la información sobre sucesos de contaminación para la presentación de informes periódicos a los subcomités FSI y BLG y/o al MEPC (MEPC)
7.1.2	Mantener sometidas a examen las medidas para reducir los efectos negativos sobre el medio marino de los buques	7.1.2.1	Instrumentos obligatorios: Seguimiento del Convenio de Hong Kong sobre el Reciclaje de Buques, incluida la elaboración y adopción de directrices conexas (MEPC)
		7.1.2.2	Instrumentos obligatorios: Designación de zonas especiales y de zonas marinas especialmente sensibles y adopción de las medidas de protección correspondientes (MEPC)

N°*	Medidas de alto nivel (MAN)	N°**	Resultados previstos (RP) para 2012-2013
		7.1.2.4	Disposiciones para reducir el ruido debido al transporte marítimo y sus efectos adversos en la fauna marina (MEPC)
		7.1.2.5	Aprobación de sistemas de gestión del agua de lastre (MEPC)
		7.1.2.7	Elaboración de un Manual titulado "Gestión del agua de lastre – Cómo llevarla a la práctica" (MEPC)
		7.1.2.10	Medidas para fomentar la aplicación del Convenio AFS (MEPC)
		7.1.2.11	Manual sobre contaminación química para abordar los aspectos jurídicos y administrativos de los sucesos relacionados con SNPP (MEPC)
		7.1.2.13	Orientaciones sobre el transporte de cargas de biocombustibles y mezclas que los contengan (MEPC)
		7.1.2.14	Orientaciones sobre la contaminación biológica para las embarcaciones de recreo de menos de 24 metros de eslora (MEPC)
		7.1.2.16	Directrices técnicas sobre la evaluación de los hidrocarburos sumergidos y técnicas de remoción (MEPC)
		7.1.2.19	Documento guía sobre la lucha contra los derrames de hidrocarburos en condiciones de hielo y nieve (MEPC)
		7.1.2.20	Actualización de las Directrices de la OMI sobre la aplicación de dispersantes (MEPC)
		7.1.2.21	Directrices para hacer frente a los derrames de hidrocarburos mediante la incineración <i>in situ</i> mar adentro (MEPC)
		7.1.2.26	Orientaciones sobre las obligaciones de los Estados y las medidas que deben adoptar con objeto de prepararse para la implantación del Protocolo de Cooperación-SNPP (MEPC)
		NUEVO	Elaboración de orientaciones para los ofrecimientos internacionales de asistencia en la lucha contra un suceso de contaminación por hidrocarburos en el mar (MEPC)
		NUEVO	Orientaciones sobre el funcionamiento seguro y las normas de rendimiento del equipo de lucha contra la contaminación por hidrocarburos (MEPC)
		NUEVO	Método para llevar a cabo evaluaciones del riesgo ambiental y de las ventajas de la respuesta (MEPC)

N°*	Medidas de alto nivel (MAN)	N°**	Resultados previstos (RP) para 2012-2013
		7.1.2.31	Revisión de las Directrices revisadas sobre la implantación de las normas relativas a efluentes y pruebas de rendimiento de las instalaciones de tratamiento de aguas sucias (resolución MEPC.159(55)) (MEPC)
		7.1.2.32	Elaboración de un código para el transporte y la manipulación de cantidades limitadas de sustancias líquidas a granel nocivas y potencialmente peligrosas en buques de apoyo mar adentro (MEPC)
		NUEVO	Elaboración de criterios para la evaluación de las cargas sólidas a granel potencialmente peligrosas para el medio ambiente en relación con el Anexo V revisado del Convenio MARPOL (MEPC)
7.1.3	Vigilar y mantener sometida a examen la provisión de instalaciones de recepción en los puertos y la idoneidad de dichas instalaciones	7.1.3.1	Informes sobre la insuficiencia de las instalaciones portuarias de recepción (MEPC)
		7.1.3.2	Seguimiento de la implantación del Plan de acción sobre las instalaciones portuarias de recepción (MEPC)
7.1.4	Examinar la necesidad de elaborar medidas para prevenir y contener la contaminación del mar debida a las embarcaciones pequeñas	7.1.4.1	Plan de acción, según sea necesario, sobre la prevención y contención de la contaminación del mar procedente de embarcaciones pequeñas, incluida la elaboración de las medidas adecuadas (MEPC)
7.2.1	Mantener sometidas a examen las directrices relativas a la determinación de los lugares de refugio	7.2.1.1	Circulares MSC semestrales sobre la designación de servicios de asistencia marítima (MAS) (MSC)
		7.2.1.2	Aportación al examen de las directrices sobre la determinación de los lugares de refugio en relación con la protección del medio marino (MEPC)
7.2.2	Mantener sometida a examen la idoneidad del marco jurídico	7.2.2.1	Evaluación de los aspectos de seguridad de las variantes de proyecto de buques tanque (MSC)
		7.2.2.2	Aspectos medioambientales de las variantes de proyecto de buques tanque (MEPC)
		7.2.2.4	Evaluación de los riesgos de los productos químicos desde el punto de vista de la seguridad y la contaminación, y preparación de las enmiendas consiguientes (MEPC)

N°*	Medidas de alto nivel (MAN)	N°**	Resultados previstos (RP) para 2012-2013
7.2.3	Fomentar la cooperación y la asistencia mutua de los Estados Miembros en el marco de lo dispuesto en el Convenio de Cooperación y en el Protocolo de Cooperación-SNPP	7.2.3.1	Incremento de las actividades del PICT en lo que respecta al Convenio de Cooperación y al Protocolo de Cooperación-SNPP (MEPC/TCC/Secretaría)
		7.2.3.2R	Supervisión de los centros regionales de lucha de emergencia de la OMI (REMPEC, REMPEITC) (Secretaría)
7.3.1	Mantener sometidas a examen las medidas de la OMI para reducir la contaminación atmosférica	7.3.1.1	Examen de los instrumentos no obligatorios pertinentes como consecuencia de la enmienda del Anexo VI del Convenio MARPOL y del Código técnico sobre los NO _x (MEPC)
7.3.2	Continuar elaborando las medidas oportunas para abordar el cambio climático y el calentamiento atmosférico	7.3.2.1	Perfeccionamiento de los mecanismos necesarios para lograr la limitación o reducción de las emisiones de CO ₂ ocasionadas por el transporte marítimo internacional (MEPC)
		NUEVO	Mantener sometidas a examen las medidas y contribuciones de la OMI relativas a las iniciativas y acuerdos internacionales para la mitigación del cambio climático (incluidos el secuestro de CO ₂ y la fertilización de los océanos) (MEPC)
7.4.1	Elaborar una estrategia para la labor relativa al papel del factor humano, incluido el aspecto de la cadena de responsabilidad en el ámbito de la protección del medio marino	7.4.1.1	Seguimiento del Plan de acción actualizado sobre la estrategia de la Organización para abordar el factor humano (MSC-MEPC.7/Circ.4) (MEPC)
8.0.1	Promover una mayor aceptación del Convenio de Facilitación y la adopción de las medidas en él establecidas, a fin de contribuir a los esfuerzos y la labor del Comité para implantar en todo el mundo las medidas destinadas a facilitar el tráfico marítimo internacional	8.0.1.1	Informes sobre el estado jurídico del Convenio de Facilitación (FAL)
		8.0.1.2	Examen general del Convenio de Facilitación (FAL)
		8.0.1.3	Examen de la función, misión, principios estratégicos y labor del Comité de Facilitación (FAL)
		8.0.1.4	Ultimación del Manual explicativo del Convenio de Facilitación (FAL)
8.0.2	Garantizar que se mantiene un equilibrio adecuado entre las medidas destinadas a incrementar la protección marítima y las medidas destinadas a facilitar el tráfico marítimo internacional	8.0.2.1	Procedimientos de acceso en la interfaz buque-puerto para los funcionarios públicos y los proveedores de servicios que visiten un buque (FAL)
		8.0.2.2	Procedimientos para facilitar la entrada y salida de la gente de mar en una instalación portuaria durante el permiso de tierra, en caso de ser necesario (FAL)
		8.0.2.3	Orientaciones sobre la documentación requerida por los pasajeros, especialmente los pasajeros en cruceros en tránsito, a fin de garantizar su paso por el puerto sin complicaciones (FAL)
		8.0.2.4	Procedimientos para el despacho de la carga y el equipaje en una instalación portuaria (FAL)

N°*	Medidas de alto nivel (MAN)	N°**	Resultados previstos (RP) para 2012-2013
		8.0.2.5	Se propone suprimirlo (MSC 89)
		8.0.2.6	Informes e información sobre migrantes ilegales (FAL)
		8.0.2.7	Se propone suprimirlo (MSC 89)
8.0.3	Fomentar el uso de la informática y la tecnología de las comunicaciones en pro de una mejora e innovación constantes en la facilitación del tráfico marítimo	8.0.3.1	Ultimación de las directrices para la utilización de la ventanilla única (FAL)
		8.0.3.2	Ultimación del Compendio de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico (FAL)
		8.0.3.3	Elaboración de soluciones informáticas (por ejemplo, la firma electrónica) para facilitar el proceso de despacho de buques, su carga, pasajeros y tripulación (FAL)
8.0.4	Examinar medios de reducir sistemáticamente la carga administrativa derivada del proceso legislativo	8.0.4.1	Ningún RP
9.0.1	Determinar y abordar las necesidades especiales relacionadas con el transporte marítimo de los PEID y los PMA	9.0.1.1	Informe sobre la implantación del programa mundial de apoyo a las necesidades especiales relacionadas con el transporte marítimo de los PEID y los PMA, del PICT (TCC/Secretaría)
		9.0.1.2	Informe para el Consejo sobre el examen por los comités de las necesidades especiales relacionadas con el transporte marítimo de los PEID y los PMA respecto de las nuevas normas de la OMI (Secretaría)
		9.0.1.3	Provisión de instalaciones de recepción en los PEID en virtud del Convenio MARPOL (MEPC)
10.0.1	Continuar elaborando medidas a fin de aplicar normas basadas en objetivos para la seguridad marítima	10.0.1.1	Instrumentos obligatorios: Implantación de las normas de construcción de buques nuevos basadas en objetivos para graneleros y petroleros (MSC)
		10.0.1.2	Instrumentos obligatorios: Elaboración de normas de construcción de buques basadas en objetivos para todos los tipos de buques, incluidas la seguridad y la protección marítimas y la protección del medio marino (MSC)
Categoría general: Mejora de la imagen del transporte marítimo, cultura de la calidad y conciencia medioambiental			
11.1.1	Dar una mayor difusión al papel del transporte marítimo internacional en el comercio y la economía mundiales y a la importancia del papel de la Organización	11.1.1.1	Análisis, demostración y fomento constantes de los vínculos existentes entre la infraestructura del transporte marítimo seguro, protegido, eficaz y ecológicamente racional, el desarrollo del comercio y la economía mundiales y el logro de los Objetivos de Desarrollo del Milenio (Asamblea, Consejo, todos los comités y la Secretaría)
		11.1.1.2	Discursos, mensajes, entrevistas y artículos difundidos y publicados en todos los medios de comunicación acerca de la labor y los avances de la OMI y el sector naviero (Secretaría)

Nº*	Medidas de alto nivel (MAN)	Nº**	Resultados previstos (RP) para 2012-2013
		11.1.1.3	Realización de otras actividades de divulgación (incluidos 50 comunicados de prensa anualmente) para mejorar la imagen de la OMI y del sector, y promover la labor de la Organización y la implantación eficaz de sus normas (Secretaría)
		11.1.1.4	Organización de dos celebraciones del Día Marítimo Mundial y de dos eventos paralelos, e implantación de los correspondientes planes de acción para promover y dar a conocer los lemas respectivos del Día Marítimo Mundial (Secretaría)
		11.1.1.5	Elección de los galardonados con los dos Premios Marítimos Internacionales y las dos Distinciones de la OMI al Valor Excepcional en el Mar (Consejo)
		11.1.1.6	Medidas para fomentar el concepto de "Embajador de la OMI para la infancia" en colaboración con asociaciones juveniles dedicadas a la protección del medio marino en todo el mundo (MEPC)
11.1.2	Mejorar la imagen del factor humano en el contexto del sector naviero	11.1.2.1	Promoción de la campaña "¡Hazte a la mar!" (Secretaría)
11.2.1	Promover y fomentar activamente el desarrollo de los programas de relaciones con la sociedad	11.2.1.1	Ningún RP
12.1.1	Utilizar técnicas de evaluación formal de la seguridad para la formulación de las normas técnicas	12.1.1.2	Constitución del Grupo de expertos en EFS para examinar los estudios de EFS (MSC)
12.1.2	Utilizar instrumentos basados en el análisis de riesgos que tengan en cuenta los costos y el factor humano para la elaboración de las normas operacionales	12.1.2.1	Recopilación y análisis de datos sobre siniestros para determinar tendencias y elaborar recomendaciones basadas en conocimientos y riesgos (MSC)
		12.1.2.2	Se propone suprimirlo (MSC 89)
		12.1.2.3	Se propone suprimirlo (MSC 89)
12.2.1	Mantener sometida a examen la eficacia del Código IGS en relación con la seguridad y la protección del medio marino	12.2.1.1	Instrumentos no obligatorios: Directrices y formación correspondiente a fin de ayudar a las compañías y a la gente de mar a mejorar la implantación del Código IGS (MSC/MEPC)
		12.2.1.2	Instrumentos no obligatorios: Revisión de las Directrices para las Administraciones (resolución A.913(22)) a fin de hacerlas más eficaces y fáciles de usar (MSC/MEPC)
		12.2.1.3	Instrumentos obligatorios: Mejora de la eficiencia y la facilidad de uso del Código IGS (MSC/MEPC)

N°*	Medidas de alto nivel (MAN)	N°**	Resultados previstos (RP) para 2012-2013
12.3.1	Recopilar y distribuir más ampliamente la información, los análisis y las decisiones, teniendo en cuenta las cuestiones financieras y de gobernanza	12.3.1.1	Orientaciones sobre el desarrollo del GISIS y el acceso a la información (MSC/MEPC)
		12.3.1.2	Recopilación y divulgación de datos relativos a la supervisión por el Estado rector del puerto en colaboración con los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto (MSC)
		12.3.1.3	Examen de los informes sobre sucesos en que intervengan mercancías peligrosas o contaminantes del mar transportadas en bultos, ocurridos a bordo de buques o en zonas portuarias (MSC/MEPC)
12.4.1	Dar una mayor difusión al concepto de "cadena de responsabilidad" entre todas las partes interesadas por conducto de las organizaciones reconocidas como entidades consultivas	12.4.1.1	Directrices y circulares MEPC (MEPC)
12.5.1	Se propone suprimirlo (MSC 89)	12.5.1.1	Se propone suprimirlo (MSC 89)
13.0.1	Fortalecer la toma de conciencia sobre la necesidad de que sigan disminuyendo las repercusiones negativas del transporte marítimo en el medio ambiente		
13.0.2	Fomentar y mejorar la disponibilidad de información relativa a la protección del medio ambiente y el acceso a dicha información (es decir, la transparencia) y, en particular, examinar la posibilidad de distribuir más ampliamente la información, los análisis y las decisiones, teniendo en cuenta las repercusiones financieras	13.0.2.1	Orientaciones para la Secretaría sobre el desarrollo del GISIS y el acceso a la información (MEPC)
		13.0.2.2	Bases de datos como parte del GISIS, y otros medios, incluidos los medios electrónicos (todos los comités, según proceda/Secretaría)
		13.0.2.3	Mantener actualizado el inventario en la Red de la información relacionada con el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP, incluidos los proyectos de investigación y desarrollo y mejores prácticas (MEPC)
13.0.3	Estimular la utilización en el sector del transporte marítimo de la mejor tecnología medioambiental disponible, siempre que el costo no sea excesivo, y de acuerdo con la meta del desarrollo sostenible	13.0.3.1	Aprobación de tecnologías nuevas y mejoradas para los sistemas de gestión del agua de lastre y la reducción de la contaminación atmosférica (MEPC)

ANEXO 37

**PUNTOS QUE PROCEDE INCLUIR EN LOS ÓRDENES
DEL DÍA DEL MEPC 63, MEPC 64 Y MEPC 65**

Nº	Punto	MEPC 63 febrero/marzo 2012	MEPC 64 octubre 2012	MEPC 65 2013
1	Organismos acuáticos perjudiciales en el agua de lastre	GE X	[GE] X	X
2	Reciclaje de buques	GT X	GT X	[GT] X
3	Contaminación atmosférica y eficiencia energética	GT X	GT X	[GT] X
4	Reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques	X	X	X
5	Examen y adopción de enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento	GR X	X	[X]
6	Interpretaciones y enmiendas del Convenio MARPOL y de los instrumentos conexos	X	X	X
7	Implantación del Convenio de Cooperación, el Protocolo de Cooperación-SNPP y las resoluciones pertinentes de la Conferencia	X	X	X
8	Determinación y protección de zonas especiales y de zonas marinas especialmente sensibles	X	X	X
9	Insuficiencia de las instalaciones de recepción	X	X	X
10	Informes de los subcomités	X	X	X
11	Labor de otros órganos	X	X	X
12	Estado jurídico de los convenios	X	X	X
13	Sistemas antiincrustantes perjudiciales para buques	X	X	X
14	Fomento de la implantación y ejecución del Convenio MARPOL y de los instrumentos conexos	X	X	X

Nº	Punto	MEPC 63 febrero/marzo 2012	MEPC 64 octubre 2012	MEPC 65 2013
15	Subprograma de cooperación técnica para la protección del medio marino	X	X	X
16	Influencia del factor humano	X	[X]	[X]
17	Ruido debido al transporte marítimo y sus efectos adversos en la fauna marina	X	[X]	[X]
18	Programa de trabajo del Comité y de sus órganos auxiliares	X	X	X
19	Aplicación de las Directrices de los Comités	X	X	X
20	Elección de Presidente y Vicepresidente	X ¹	X	X
21	Otros asuntos	X	X	X

¹ Elección de Vicepresidente.