

## La OMI a los 70: al servicio de la comunidad internacional

Bienvenidos a IMO News para la primera edición del que estoy seguro será otro año ocupado y productivo para la organización.

Como siempre, la OMI está abocada a una amplia gama de problemas importantes que afectan no solamente al mundo marítimo sino también a la comunidad mundial entera; y estoy seguro de que, con trabajo arduo y esfuerzo diligente, podremos cumplir los desafíos que inevitablemente surgen de ellos durante el transcurso de 2018.

Este año es especialmente importante para la OMI, ya que celebramos dos aniversarios muy importantes: 70 años de la adopción del Convenio de la OMI y 60 años desde su entrada en vigencia.



Nuestro tema del año - "OMI 70: Nuestro legado: un transporte marítimo mejor para un futuro mejor" - mira hacia atrás y los años que vendrán. Proporciona una oportunidad para reflejar y mostrar la forma en que la OMI se ha desarrollado y adaptado manteniéndose fiel a su objetivo general: promover la navegación segura, protegida, ambientalmente saludable, eficiente y sostenible.

La OMI puede estar justificadamente orgullosa de su historial de manejo del sector del transporte marítimo a través de su reglamentación, para que las aguas sean más seguras, más celestes, más limpias y sostenibles.

Los más de 50 instrumentos internacionales adoptados por la OMI cubren todos los aspectos del transporte internacional, por ejemplo, el diseño, la construcción, el equipo, la dotación de tripulación, la operación y la eliminación de buques.

Cumplir estas normas puede ser difícil o desafiante para el sector. Pero nada que verdaderamente vale la pena es fácil.

El mayor logro de la OMI ha sido crear reglas de juego equitativas, a través de reglamentaciones globales, de manera que los operadores de buques no puedan simplemente

economizar comprometiendo la seguridad, la protección y el comportamiento medioambiental. Este enfoque también promueve la innovación y eficiencia.

Desde sus inicios, la OMI trabajó para asegurar que las personas del mundo puedan continuar beneficiándose de una manera que satisfaga las necesidades de la economía global, pero que también cambie las expectativas en materia de seguridad, protección ambiental, responsabilidad social, etc.

Con buques que transportan más del 80% del comercio mundial a personas y comunidades de todo el mundo, está claro que las acciones de la OMI tienen efecto más allá de los buques que regulan. Los gobiernos miembros de la OMI representan miles de millones de personas comunes, de todo el mundo, que confían en el transporte marítimo todos los días de sus vidas, lo sepan o no, y esto se encuentra entre las principales prioridades de la OMI en este año aniversario y en los años por venir.

El mundo necesita un sector del transporte marítimo viable. La prosperidad de los pueblos, su bienestar y, en algunos casos su misma supervivencia, dependen de ello.

El legado de los 70 años de la OMI fue impulsar las mejoras en su transporte marítimo para lograr un mundo mejor hoy en día. Nuestro desafío en los años por venir sigue siendo el mismo: trabajar en sociedad con todos los interesados, promoviendo el espíritu de cooperación y comunicación ya bien establecido, para generar un transporte marítimo mejor: para un futuro mejor.

Los 70 años de la OMI le brindan a la comunidad naviera en su totalidad la oportunidad de promover el transporte marítimo, en voz alta y con orgullo, a un público global, y espero que todos aprovechen esa oportunidad en el transcurso de este año trascendental.

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Antonio Guterres', written in a cursive style.

## El permiso de tierra recibirá protección adicional



El derecho de permiso de tierra de la gente de mar ha sido reforzado a través de una enmienda que entró en vigor el 1 de enero de 2018 en todo el mundo, en virtud del tratado que tiene como objetivo que el tránsito de personas, cargas y pasajeros en los puertos suceda de manera fluida.

Las enmiendas al Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965 (Convenio de Facilitación) también incorporan un nuevo requisito que exige a los gobiernos introducir el intercambio electrónico de información, incluido el Intercambio Electrónico de Datos (EDI), para transmitir información relacionada con el transporte marítimo. Esta medida debe estar activa para el 8 de abril de 2019, con la disposición de un periodo de transición de al menos 12 meses durante los cuales tanto los documentos de papel como los electrónicos serán permitidos.

La enmienda a la norma internacional sobre el permiso de tierra añade una disposición para permitir desembarcar a los tripulantes mientras el buque en el que lleguen permanezca en puerto. La nueva disposición dice que no puede haber discriminación por motivos de nacionalidad, raza, color, sexo, religión, opinión política u origen social. El permiso de tierra debe ser concedido con independencia del Estado de abanderamiento del buque en el que trabajen o estén empleados o contratados.

Si una solicitud es rechazada, las autoridades públicas pertinentes deben proporcionar una explicación al miembro de la tripulación y al Capitán, quienes pueden solicitar a su vez que les sea entregada por escrito.

## Los regímenes de Estado Rector del Puerto avanza para potenciar la colaboración

Los regímenes de control por el Estado rector del puerto que llevan a cabo inspecciones en los buques para supervisar y hacer cumplir las reglamentaciones internacionales se han comprometido a fortalecer su colaboración con la OMI y entre ellos mismos.

En la sede de la OMI en Londres se celebró un taller para los Secretarios y Administradores de Bases de Datos MOUs/Acuerdos de control por el Estado rector del Puerto (ERP) y los Estados Miembros, el séptimo de este tipo. Los participantes compartieron experiencias, destacaron nuevos proyectos y aprobaron una amplia gama de recomendaciones, que apuntan a una mayor colaboración, armonización e intercambio de información. Las recomendaciones se enviarán para su revisión por la OMI y los órganos rectores regionales de los regímenes de ERP.

Entre las recomendaciones formuladas por la reunión, los regímenes de ERP acordaron explorar el desarrollo de resultados estadísticos y estudiar la compatibilidad de sus sistemas. También acordaron considerar alejarse de las "listas negra/gris/blanca" hacia la expansión del enfoque de "perfil de riesgo" de un buque individual.

Como paso potencial hacia el reconocimiento mutuo de las actividades de otros regímenes, los regímenes de ERP acordaron transmitir a sus órganos rectores regionales el uso recomendado de los resultados de los intercambios de información interregionales en sus procedimientos internos, incluidos sus sistemas de priorización.

El taller recomendó que los regímenes de ERP consideren desarrollar y mantener, en sus sistemas de información, una lista coordinada de buques con bajo rendimiento. También se recomendó el posible desarrollo de una plataforma común para el intercambio interregional para facilitar el intercambio informal entre los regímenes de ERP, así como el desarrollo de políticas de trabajo conjunto.

El taller consideró la posibilidad de establecer una sociedad de divulgación entre la OMI y los regímenes de ERP, cuyos objetivos serían difundir el resultado del trabajo de la OMI; recopilar comentarios de primera mano sobre la implementación; y desarrollar actividades de cooperación técnica y desarrollo de capacidades. Se invitará a los foros apropiados en la OMI y en los regímenes de ERP a considerar este asunto.

Las actividades de cooperación técnica existentes, parcialmente respaldadas por la OMI para alentar el intercambio de conocimientos entre los regímenes de ERP, deberían mejorarse en el marco del Programa integrado de cooperación técnica (PICT) de la OMI.

Reconociendo la necesidad de formar a nuevos ingresantes al personal del Estado rector del puerto y del Estado de abanderamiento, el taller recomendó que la OMI considere la posibilidad de desarrollar un manual de formación armonizado para que lo utilicen los inspectores del Estado de abanderamiento y los oficiales del ERP.

Para respaldar la implementación del Código de Buenas Prácticas incluido en los Procedimientos de la OMI para ERP, se invitará al Subcomité III a considerar el desarrollo de un formato para una "Carta del ERP al Capitán". Esto establecería cómo se llevaría a cabo una inspección y sería firmada tanto por el oficial de ERP como por el capitán de un buque. El taller también recomendó que se pueda desarrollar una función en el GISIS para recibir quejas.

## ASAMBLEA DE LA OMI

### Adoptados la declaración de propósito y los principios estratégicos

La Asamblea adoptó el Plan estratégico para 2018-2023, incluida una declaración de misión revisada, una declaración de propósito (incluida por primera vez) y siete principios estratégicos recientemente identificados para la Organización. De esta forma, la OMI alinea su programa de trabajo con la implantación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas para el 2030.



Los principios estratégicos son:

1. **Mejorar la implantación:** garantizar que las reglas se implantan y cumplen de forma efectiva, eficaz y sistemática.
2. **Integrar las tecnologías nuevas y avanzadas en el marco reglamentario:** equilibrar las ventajas que se derivan de las tecnologías nuevas y avanzadas frente a las preocupaciones en materia de seguridad y protección, sus repercusiones para el medio ambiente y la facilitación del comercio internacional, los costos posibles para el sector y, por último, sus repercusiones para el personal, tanto a bordo como en tierra.

3. **Responder al cambio climático:** desarrollar soluciones adecuadas, ambiciosas y realistas para reducir la contribución del transporte marítimo a la contaminación atmosférica y sus repercusiones sobre el cambio climático.
4. **Participar en el control de los océanos:** participar en los procesos y mecanismos que regulan y controlan el uso de los océanos y sus recursos.
5. **Mejorar la facilitación y protección del comercio internacional a escala mundial:** abordar aspectos tales como las formalidades de llegada y salida, la documentación y la certificación, y reducir en general las cargas administrativas relacionadas con el funcionamiento del buque.
6. **Garantizar la eficacia reglamentaria: mejorar el proceso real de elaboración de las reglas, a fin de hacerlas más eficaces:** usando la recopilación de datos y utilizándolos de forma más inteligente para la toma de decisiones; mejorar el proceso de intercambio de información con los Estados Miembros y el sector, así como la forma en la que la Organización aprende de la experiencia y aplica esas lecciones extraídas nuevamente al proceso normativo.
7. **Garantizar la eficacia organizativa:** aumentar la eficacia general de la OMI, incluida la de los Estados Miembros, organizaciones no gubernamentales, donantes, la Secretaría y todas las numerosas partes interesadas de la Organización en su conjunto.



**Declaración de misión:**

"La OMI continuará desempeñando su función de liderazgo como el regulador mundial del transporte marítimo, fomentará un mayor reconocimiento de la importancia del sector y hará posible que el transporte marítimo avance y, al mismo tiempo, hará frente a los retos que suponen los continuos cambios tecnológicos y del comercio mundial y a la necesidad de cumplir con la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible.

Para conseguir esto, la OMI se centrará en la elaboración, revisión, implantación y cumplimiento de sus instrumentos en sus esfuerzos por indicar, analizar y abordar de manera proactiva los problemas que surjan y prestar apoyo a los Estados Miembros a fin de que implanten la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible."

## Apoyo a los Objetivos de Desarrollo Sostenible a través de la cooperación técnica

La Asamblea adoptó tres resoluciones que vinculan la labor de la OMI de creación de capacidad con los ODS.

La primera resolución trata sobre la vinculación entre la labor de asistencia técnica de la OMI y la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y pide al Comité de Cooperación Técnica que conceda una alta prioridad a estas actividades, que no solo promueven la pronta ratificación e implantación efectiva de los instrumentos de la OMI, sino que además contribuyen a la consecución de los ODS, teniendo en cuenta las necesidades particulares de los pequeños Estados insulares en desarrollo y de los países menos adelantados, y las necesidades especiales en materia de transporte marítimo de África.



La segunda resolución esboza los principios rectores del Programa integrado de cooperación técnica de la OMI en apoyo de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, e insta a los Estados Miembros a que se cercioren de que se integran las cuestiones marítimas en sus Marcos de Asistencia de las Naciones Unidas para el Desarrollo (MANUD), que determinará sus áreas de prioridad nacional para la financiación y el apoyo a las actividades de asistencia técnica marítima.

La tercera trata los acuerdos de financiación y asociación para garantizar la eficacia y sostenibilidad del Programa integrado de cooperación técnica. Esta resolución invita a los Estados Miembros, a las organizaciones internacionales y regionales, a las organizaciones no gubernamentales y al sector a que participen de forma activa en el apoyo de las actividades de cooperación técnica mediante donaciones voluntarias en efectivo al Fondo de cooperación técnica; asignaciones de fondos a los Fondos fiduciarios de donantes múltiples de la OMI; acuerdos multilaterales y bilaterales; donaciones voluntarias de los intereses devengados en virtud del Plan de incentivos para el pago de contribuciones y apoyo en especie a través de la provisión de consultores de cooperación técnica sin cobro de honorarios; organización de eventos de asistencia técnica; y donación de equipo.

## El problema de la contaminación por plástico

La Asamblea reconoció que el problema persistente de la contaminación por plástico requería un examen más a fondo como parte de una solución mundial en el marco del control de los océanos. Esto está en consonancia con el Objetivo de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas 14: "Conservar y utilizar sosteniblemente los océanos, los mares y los recursos marinos para el desarrollo sostenible", que incluye como meta de aquí a 2025, prevenir y reducir significativamente la contaminación marina de todo tipo, en particular la producida por actividades realizadas en tierra, incluidos los detritos marinos y la polución por nutrientes.

El Convenio MARPOL de la OMI aborda las basuras en su Anexo V, que prohíbe la descarga de plásticos desde los buques en los océanos. Los tratados que regulan el vertimiento de desechos en el mar (Convenio de Londres y su Protocolo), también alcanzan al vertimiento de plástico en el océano procedente de fuentes terrestres.

La Asamblea reconoció el papel que la Organización ha desempeñado y continúa desempeñando para abordar este problema. Asimismo, alentó a los Estados Miembros, a las Partes en el Anexo V del Convenio MARPOL y a las organizaciones internacionales a que presentasen propuestas concretas en el próximo periodo de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino y a la reunión de las partes en el Convenio y el Protocolo de Londres que tendrá lugar durante 2018.

## **Supervisión por el Estado rector del puerto: adoptados los procedimientos revisados**

La supervisión por el Estado rector del puerto desempeña un papel de importancia crítica en la segunda línea de defensa contra los buques deficientes. La Asamblea adoptó los Procedimientos revisados para la supervisión por el Estado Rector del Puerto.

La resolución contiene una amplia compilación de las directrices pertinentes para la supervisión por el Estado rector del puerto, que actualizan los procedimientos anteriores adoptados en 2011 (resolución A.1052(27)). Las revisiones incluyen, en particular, orientaciones sobre el Código IGS; la titulación de la gente de mar, las horas de descanso y la dotación; y los procedimientos sobre la implantación temprana voluntaria de las enmiendas al Convenio SOLAS 1974 y a los instrumentos conexos de obligado cumplimiento.

## **Segunda fase del Código polar**

La Asamblea de la OMI acogió con beneplácito la labor planificada del Comité de Seguridad Marítima (MSC) para continuar ampliando el ya vigente Código Polar, de forma que los buques actualmente no alcanzados por sus prescripciones lo estén en un futuro.

El Código Polar, que entró en vigor el 1 de enero de 2017, tanto en virtud del Convenio SOLAS como del Convenio MARPOL, establece prescripciones adicionales para la seguridad de las operaciones de los buques en aguas polares y la protección del medio ambiente polar.

La labor de la segunda fase, a fin de abordar otros buques, incluidos los buques pesqueros y los buques pequeños no regidos por el Convenio SOLAS, será iniciada en el MSC 99 en mayo de 2018.

## **Se insta a la ratificación del Protocolo SNP**

La Asamblea adoptó una resolución en la que insta a los Estados a que consideren ratificar un tratado clave que proporcionará un régimen mundial de responsabilidad e indemnización en



caso de un suceso relacionado con el transporte marítimo internacional o nacional de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, tales como productos químicos, GPL y GNL.

La resolución hace un llamamiento a todos los Estados a que trabajen juntos a favor de la implantación y la entrada en vigor del Protocolo SNP de 2010 mediante el intercambio de las mejores prácticas y en la resolución de toda dificultad práctica en el establecimiento del nuevo régimen.

## **El sistema de los números OMI extendido a buques pesqueros y otros buques**

La Asamblea acordó ampliar el sistema numérico de identificación de buques utilizado por la OMI a más buques, con carácter voluntario, a fin de respaldar la seguridad y la prevención de la contaminación al poder identificar los buques más fácilmente.

El número OMI se aplica a los buques de arqueo bruto superior a 100 y es de carácter obligatorio para los buques de pasaje de arqueo bruto igual o superior a 100 y para todos los buques de carga de arqueo bruto igual o superior a 300. En 2013 la Asamblea acordó la ampliación voluntaria a los buques pesqueros de arqueo bruto superior a 100. También la aplicación voluntaria se amplía ahora a los buques pesqueros con cascos de acero y cascos de otros materiales; a buques de pasaje de arqueo bruto inferior a 100, naves de pasaje de gran velocidad y unidades móviles de perforación, dedicados a viajes internacionales; y a todos los buques pesqueros con motores intraborda, de arqueo bruto inferior a 100, y de una eslora total de 12 metros como mínimo, que estén autorizados a operar fuera de las aguas bajo la jurisdicción nacional del Estado de abanderamiento.



Poder identificar y seguir los buques que operan en el mar, así como establecer su propiedad, es una parte importante de la labor en curso para abordar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR). La OMI está colaborando estrechamente con la Organización para la Agricultura y la Alimentación de las Naciones Unidas (FAO) y la Organización Internacional del Trabajo (OIT), así como otras partes interesadas, para abordar la pesca INDNR.

En este sentido, la OMI también alienta a los Estados Miembros a ratificar el Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la seguridad de los buques pesqueros para lograr su entrada en vigor.

## Lista completa de resoluciones adoptadas:

- A.1110(30) Plan estratégico completo de la Organización para el sexenio 2018-2023
- A.1111(30) Aplicación del Plan estratégico de la Organización
- A.1112(30) Presupuesto basado en los resultados para el bienio 2018-2019
- A.1113(30) Revisión del reglamento financiero de la organización (con efecto a partir del 1 de enero de 2018)
- A.1114(30) Presentación de las cuentas y de los informes de intervención
- A.1115(30) Atrasos en el pago de contribuciones
- A.1116(30) Señales de las vías de evacuación y marcas de ubicación del equipo
- A.1117(30) Sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación
- A.1118(30) Directrices revisadas para la implantación del Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS) por las Administraciones
- A.1119(30) Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto, 2017
- A.1120(30) Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación (SARC), 2017
- A.1121(30) Lista no exhaustiva de 2017 de las obligaciones contraídas en virtud de los instrumentos que guardan relación con el Código para la implantación de los instrumentos de la OMI (Código III)
- A.1122(30) Código para el transporte y la manipulación de sustancias líquidas nocivas y potencialmente peligrosas a granel en buques de apoyo mar adentro (Código químico para los OSV)
- A.1123(30) Implantación y entrada en vigor del Protocolo de 2010 sobre las sustancias nocivas y potencialmente peligrosas
- A.1124(30) Delegación de la autoridad para expedir los certificados de seguro u otra garantía financiera prescritos en el Convenio de responsabilidad civil de 1992 y el Convenio sobre sustancias nocivas y potencialmente peligrosas de 2010
- A.1125(30) Relaciones con las organizaciones no gubernamentales
- A.1126(30) Vinculación entre la labor de asistencia técnica de la OMI y la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible
- A.1127(30) Principios rectores del Programa integrado de cooperación técnica de la OMI en apoyo de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible
- A.1128(30) Acuerdos de financiación y asociación para garantizar la eficacia y sostenibilidad del Programa integrado de cooperación técnica
- A.1129(30) Visitas de los alumnos de la Universidad Marítima Mundial y del Instituto de Derecho Marítimo Internacional a la sede de la OMI.
- A.1130(30) Carta de la Universidad Marítima Mundial

## Delegación de la autoridad para expedir los certificados de seguro

La Asamblea adoptó una resolución para permitir la delegación de la autoridad para expedir los certificados de seguro previstos en el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992 (Convenio de responsabilidad civil de 1992) y el Convenio internacional sobre responsabilidad e

indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 2010 (Convenio SNP de 2010).

A diferencia del Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001, el Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 2002, y el Convenio internacional de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio, 2007; tanto el Convenio de responsabilidad civil de 1992 como el Convenio SNP de 2010 carecen de un marco explícito para delegar la expedición de certificados de seguro.

La resolución también recuerda a los Estados Parte que la delegación de la autoridad para expedir los certificados de seguro u otra garantía financiera prescritos en el Convenio de responsabilidad civil de 1992 y en el Convenio SNP de 2010 no repercutiría en la posible responsabilidad que el Estado que delega la autoridad pueda tener con relación a esos certificados.

#### SUBCOMITÉ DE PROYECTO Y CONSTRUCCIÓN DEL BUQUE

## Avances en las Directrices relativas a la seguridad de las operaciones de amarre

El Subcomité continuó elaborando un proyecto de directrices y enmiendas al Convenio SOLAS destinadas a prevenir accidentes y lesiones producidas durante las operaciones de amarre de un buque a su puesto en el puerto.

La enmienda propuesta al Convenio SOLAS requerirá a los buques estar provistos de medios, equipos y accesorios de una carga de trabajo admisible que les permitan realizar en condiciones de seguridad todas las operaciones de remolque y amarre relacionadas con las operaciones normales del buque.

Se están elaborando nuevas directrices sobre el proyecto de medios de amarre seguros y la selección de equipo y accesorios de amarre adecuados para el amarre en condiciones de seguridad. El Subcomité está también actualizando y revisando las orientaciones existentes relativas al equipo de remolque y amarre de a bordo.



Se constituyó un grupo de trabajo por correspondencia para seguir elaborando el proyecto de directrices y las orientaciones revisadas y examinar toda enmienda consiguiente a los instrumentos pertinentes de la OMI.

## **Proyecto de Directrices para naves de vuelo rasante**

El proyecto de Directrices para naves de vuelo rasante (NVR) fue finalizado por el Subcomité para su presentación al MSC 99, con vistas a su aprobación. Estas Directrices se aplican a las NVR que transporten más de 12 pasajeros y/o tengan un desplazamiento a plena carga de más de 10 toneladas.

Las Directrices abarcan toda la gama de cuestiones operacionales y estructurales (flotabilidad, estabilidad y compartimentado; fondeo, remolque y atraque; dispositivos y medios de salvamento; radiocomunicaciones; sistemas de estabilización aerodinámica; disposiciones relativas a inspección y mantenimiento).

La OMI y la OACI han convenido en que toda NVR capaz de volar fuera del ámbito de influencia del efecto de suelo a una altitud superior a 150 m, conocida normalmente como nave del tipo C, en tal vuelo debería estar sujeta a la reglamentación de la OACI. Otras naves, incluidas aquéllas con capacidad para aumentar su capacidad de "sobrevuelo" deberían estar sujetas solo al régimen reglamentario marítimo.

Las Directrices sustituirán a las Directrices provisionales publicadas por la OMI en 2002 y enmendadas en 2004.

## **Proyecto de enmiendas sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros (Código ESP 2011)**

El Subcomité preparó el proyecto de enmiendas al Código internacional sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros, 2011 (Código ESP 2011), basado en las modificaciones de redacción propuestas por la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS) y la Secretaría para identificar todas las prescripciones obligatorias y mejorar el formato de los cuadros y los impresos; así como las actualizaciones recientes de las prescripciones unificadas de la IACS relativas a las normas de construcción de buques basadas en objetivos para graneleros y petroleros. El proyecto de enmiendas, una vez finalizado, será enviado al MSC 99 para su aprobación y posterior adopción.

## **Proyecto de Directrices sobre ordenadores de estabilidad y apoyo en tierra para los buques de pasaje existentes**

El Subcomité acordó el proyecto de Directrices sobre la información operacional facilitada a los capitanes en caso de inundación en los buques de pasaje construidos antes del 1 de enero de 2014, para su presentación al Comité de Seguridad Marítima (MSC 99) para su aprobación, junto con el proyecto de enmiendas a las reglas II-1/1 y II-1/8-1 del Convenio SOLAS sobre el soporte informático para ayudar al capitán a calcular la estabilidad en caso de inundación en los buques de pasaje existentes.

El nuevo proyecto de regla del Convenio SOLAS II-1/8-1.3 requiere que todos los buques de pasaje tengan un ordenador de estabilidad de a bordo o un apoyo basado en tierra que proporcione al capitán información operacional al capitán tras un siniestro por inundación.

El proyecto de Directrices fue elaborado para garantizar que:

- un ordenador de estabilidad de a bordo es capaz de recibir y procesar datos electrónicos y manuales; o
- si se facilita apoyo en tierra, este sistema debería comprender enlaces de comunicación bidireccional con el equipo de apoyo en tierra mediante un ordenador de estabilidad capaz de recibir y procesar datos electrónicos y manuales.

El objetivo de las mismas es facilitar al capitán información operacional actualizada a intervalos regulares sobre la estabilidad residual con avería del buque después de un siniestro por inundación.

Como consecuencia de la petición del Comité de Seguridad Marítima (MSC) de confirmar cuándo el nuevo proyecto de regla II-1/8-1.3 del Convenio SOLAS debería aplicarse a buques de pasaje construidos antes del 1 de enero de 2014, el Subcomité recomendó que dichos buques cumplieren con la regla II-1/8-1.3.1 del Convenio SOLAS a más tardar en la fecha del primer reconocimiento de renovación después de cinco años tras la entrada en vigor de las enmiendas.

## **Código obligatorio sobre el transporte de más de 12 miembros del personal industrial**

Durante la reunión se siguió avanzando en la elaboración de un proyecto de capítulo del Convenio SOLAS sobre el transporte de más de 12 miembros del personal industrial a bordo de buques que realizan viajes internacionales.

Las prescripciones se aplicarán a los buques que transporten o acomoden personas para actividades industriales mar adentro que sean llevadas a cabo a bordo de otros buques o de instalaciones mar adentro (por ejemplo, el personal que es transportado para trabajar en parques eólicos mar adentro). El grupo por correspondencia fue restablecido para continuar con el trabajo.

## Se acuerda la prohibición del transporte de fueloil con alto contenido de azufre para 2020



La OMI ha acordado avanzar en la prohibición de transportar fueloil con un contenido de azufre que no cumpla con el límite de 2020 para su uso a bordo de los buques. El objetivo del nuevo límite es reducir las emisiones de óxidos de azufre procedentes de los buques para mejorar la calidad del aire y proteger el medio ambiente.

El límite de contenido de azufre 0.50% masa/masa en el fueloil a bordo de los buques entrará en vigor el 1 de enero de 2020 (fuera de las zonas de control designadas, donde el límite es de 0.10%).

Para ayudar a una implantación uniforme de esta regla, el Subcomité de Prevención y Lucha contra la Contaminación de la OMI acordó un proyecto de enmiendas al Anexo VI del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (Convenio MARPOL) que prohíbe el transporte de fueloil no reglamentario, de forma que el contenido de azufre de todo fueloil usado o transportado a bordo de los buques no pueda exceder el límite de 0.50% masa/masa.

No obstante, habría una excepción: los buques que cuenten con medios equivalentes para cumplir con el límite de contenido de azufre, como son los sistemas de limpieza de los gases de escape (EGCS) –llamados "depuradores"- que ya están permitidos en virtud de la regla 4.1

del Anexo VI del Convenio MARPOL. Estos medios pueden ser usados con fueloil con un contenido de azufre más alto ya que los EGCS limpian las emisiones y por tanto pueden ser aceptados al ser igual de efectivos para cumplir con el límite de azufre. Un buque que no cuente con estos medios equivalentes, no podrá disponer de fueloil para usar a bordo cuyo contenido exceda de 0.50 %.

Según lo dispuesto en la regla 3.2 del Anexo VI del Convenio MARPOL, los buques que estén llevando a cabo ensayos para la investigación en tecnologías de reducción y control de las emisiones de los buques pueden obtener una excepción de una Administración de una de las Partes del Anexo VI.

El Subcomité envió la propuesta de proyecto de enmiendas al Comité de Protección del Medio Marino (MEPC 72), que se reunirá en abril de 2018, para su consideración urgente. Una vez aprobada por el MEPC 72, el proyecto de enmiendas podrá ser adoptado durante el MEPC 73 (octubre 2018) y podría entrar en vigor el 1 de marzo de 2020 (sólo 2 meses después de que el límite de 0.50 % entre en vigor).

Con el objeto de ayudar a una implantación uniforme, el Subcomité acordó elaborar una serie de directrices que cubran todos los aspectos pertinentes y también acordó las líneas generales del proyecto de Directrices para la implantación uniforme de la regla 14.1.3 del Anexo VI del Convenio MARPOL (la regla del límite de 0.50%). Las Directrices abarcarían:

- Cuestiones de preparación y transición a las que puede dar lugar el cambio del límite del contenido de azufre de 3,50 % m/m al nuevo límite de 0,50 % m/m.
- Repercusiones en los sistemas de maquinaria y combustible que puede tener la utilización de fueloil con un límite del contenido de azufre del 0,50 % m/m.
- Cuestiones de verificación, mecanismos de control y medidas que sea necesario adoptar para garantizar el cumplimiento y la implantación uniforme.
- No disponibilidad de fuel: orientaciones, intercambio de información y procedimientos de notificación normalizados.
- Repercusiones para la seguridad en relación con la opción de mezclar combustibles a fin de cumplir el límite del contenido de azufre del 0,50 % m/m que entrará en vigor el 1 de enero de 2020.
- Otras directrices e información que sirvan de ayuda a los Estados Miembros y partes interesadas, incluidas orientaciones acerca de la garantía de calidad y la integridad de la cadena de suministro.

## **Directrices para la utilización de dispersantes para la lucha contra la contaminación del mar por hidrocarburos**

Continuando con su valioso trabajo en el campo de la preparación y respuesta ante los derrames, el Subcomité finalizó para su aprobación por el MEPC la parte IV de las Directrices sobre la utilización de dispersantes para la lucha contra la contaminación del mar por hidrocarburos, que se centra en la aplicación submarina.

Esta es la parte final del examen y revisión de las Directrices sobre el uso de dispersantes que fue iniciada tras el incidente del *Deepwater Horizon* para incorporar las últimas novedades en este campo. Las Directrices, una vez publicadas en su totalidad, proporcionarán información útil y práctica a los gobiernos para prepararse y responder ante los derrames de hidrocarburos en el mar.

## Acordadas las Directrices revisadas IFPAD y UFA



El Subcomité acordó las Directrices para la aplicación de las prescripciones del Anexo I del Convenio MARPOL a las instalaciones flotantes de producción, almacenamiento y descarga (IFPAD) y las unidades flotantes de almacenamiento (UFA) 2018, a fin de presentarlas al MEPC 73 para que las examine, con miras a adoptarlas.

Las Directrices actualizan versiones anteriores para proporcionar orientación e interpretación sobre las interpretaciones que pueden ser específicamente aplicables a las IFPAD y las UFA utilizadas para la producción y el almacenamiento mar adentro, o al almacenamiento mar adentro de los hidrocarburos resultantes de la producción. Las IFPAD y las UFA son una forma de plataforma flotante que no corresponde a la definición de petrolero que figura en la regla 1.5 del Anexo I del Convenio MARPOL. Sin embargo, los riesgos de daños para el medio ambiente debidos al volumen de hidrocarburos almacenados a bordo de las IFPAD y las UFA en servicio son similares a algunos de los riesgos asociados a los petroleros, y se observó que las prescripciones pertinentes del Anexo I del MARPOL en relación con los petroleros podían adaptarse para hacer frente a tales riesgos de un modo adecuado.

## Orientaciones sobre la gestión del agua de lastre

El Subcomité examinó asuntos relacionados con la implantación del Convenio sobre la gestión del agua de lastre.

Se acordó el proyecto de orientaciones sobre las limitaciones de proyecto de los sistemas de gestión del agua de lastre y su verificación, para su presentación al MEPC 73 con vistas a su aprobación.

Mientras tanto, el Subcomité invitó a presentar ejemplos específicos de medidas para contingencias que sean aceptables para los Estados rectores de puertos y que se implanten en el sector del transporte marítimo, que posteriormente se podrían incluir en el anexo de las Orientaciones sobre medidas para contingencias en virtud del Convenio BWM, así como otros



documentos relativos a las medidas de contingencia en puertos con calidad de agua problemática.

## **Directrices y enmiendas para la utilización de libros de registro electrónicos**

El Subcomité acordó las Directrices para la utilización de libros de registro electrónicos en virtud del Convenio MARPOL, a fin de presentarlo al MEPC 73 para que lo examine, con miras a que lo apruebe en principio y que posteriormente lo adopte el MEPC 74, junto con el correspondiente proyecto de enmiendas al Convenio MARPOL y al Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub>.

Las Directrices afirman que esta forma de registro y de notificación debería fomentarse, ya que puede ofrecer muchas ventajas para la conservación de los registros por las compañías, las tripulaciones y los oficiales. Las Directrices tienen por objeto facilitar información normalizada sobre la aprobación de un libro de registro electrónico para garantizar el cumplimiento de las obligaciones del Convenio MARPOL y la aplicación de un enfoque sistemático para aprobar dichos sistemas.

Por libro de registro electrónico se entiende un dispositivo o sistema aprobado por la Administración, utilizado para registrar electrónicamente las anotaciones necesarias de descargas, trasvases y otras operaciones que se usa en lugar del libro registro impreso.

El MEPC fue invitado a alentar a los buques que están utilizando libros de registro electrónicos durante el periodo provisional antes de la fecha de entrada en vigor de las enmiendas a que compartan su experiencia; y que aliente tanto a los Estados de abanderamiento como a los Estados rectores de puertos a que proporcionen información pertinente sobre el uso de las Directrices a fin de facilitar el uso de los libros de registro electrónicos.

El formato para el registro de las descargas en virtud del Convenio MARPOL figura en los apéndices de los anexos pertinentes del Convenio MARPOL. Tradicionalmente el formato de estos libros de registro ha sido una copia impresa proporcionada por la Administración. No obstante, puesto que las compañías y los propietarios de buques están cada vez más interesados en actuar de manera ambientalmente responsable y tratan de reducir, mediante el uso de medios electrónicos, la gran carga de trabajo que representa el papeleo, se ha generalizado el concepto de los diarios electrónicos de operaciones.

El proyecto de enmiendas a los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto de la OMI, a fin de reconocer que los libros de registro electrónicos pueden ser presentados en formato electrónico, fue también acordado.

## Descarga de productos de alta viscosidad – acordado el proyecto de enmiendas para el Convenio MARPOL

El Subcomité acordó el proyecto de enmiendas al Anexo II del Convenio MARPOL para endurecer las prescripciones relativas a las descargas para las aguas de lavado de tanques que contengan productos flotantes persistentes y de alta viscosidad (como ciertos aceites vegetales) en zonas específicas del mar.

El proyecto de enmiendas llega tras la preocupación sobre el efecto medioambiental de las descargas permisibles de tales productos.

Las nuevas prescripciones incluyen los flotantes persistentes con una viscosidad igual o superior a 50 mPas a 20º C y/o con un punto de fusión igual o superior a 0º C. Bajo las nuevas prescripciones, un quimiquero que descargue este tipo de sustancia debería llevar a cabo un prelavado de sus tanques. La mezcla de residuos y agua que se produzca durante el prelavado se descargará en una instalación de recepción hasta que el tanque esté vacío. Se propone que las prescripciones sean aplicadas en las aguas noroccidentales de Europa; la zona del mar Báltico; las aguas de Europa occidental y las aguas noruegas al norte del meridiano 62º N.



El proyecto de enmiendas será enviado al MEPC 73 en octubre de 2018 para su aprobación y posterior adopción.

## Revisión del Código internacional de quimiqueros

El Subcomité completó su examen del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (Código CIQ), incluidas listas revisadas de productos e índices. Los capítulos revisados 17 (Resumen de prescripciones mínimas), 18 (Lista de productos a los que no se aplica el Código), 19 (Índice de productos transportados a granel) y 21 (Criterios para asignar prescripciones de transporte a los productos regidos por el Código CIQ) y otras enmiendas serán presentados al MEPC 73 y al Comité de Seguridad Marítima (MSC 100) más tarde en 2018 para su aprobación y subsiguiente adopción.

El examen detallado del Código CIQ tiene como objetivo armonizar las prescripciones para las sustancias individuales dentro de los principios del Sistema globalmente armonizado de clasificación y etiquetado de productos químicos (SGA) y la versión de 2014 del Procedimiento revisado para determinar los perfiles de peligrosidad del Grupo mixto de expertos sobre los aspectos científicos de la protección del medio marino (GESAMP).

El Subcomité también acordó un proyecto de circular sobre Directrices para el transporte de combustibles con alto contenido energético y sus mezclas, para su presentación al MEPC 73 (octubre 2018) con vistas a su aprobación.

## **Carbono negro: notificación y métodos de medición más adecuados**

El carbono negro se forma únicamente durante la combustión en llama de combustibles con compuestos de carbono. Sus emisiones contribuyen al cambio climático como "contaminante de vida corta". La OMI ha estado estudiando cómo medir y notificar las emisiones de carbono negro, como parte de su labor para tratar las repercusiones de las emisiones de carbono negro procedentes del transporte marítimo internacional en el Ártico.



El Subcomité acordó el protocolo de notificación para los estudios de las mediciones voluntarias a fin de recopilar datos sobre el carbono negro así como los métodos de medición de carbono negro más adecuados para la recopilación de datos.

El Subcomité alentó a los Estados Miembros y a las organizaciones internacionales a que continúen recopilando datos sobre el carbono negro, usando el protocolo de notificación y los métodos de medición acordados, y a presentar los datos relevantes a la próxima sesión del Subcomité.

## **Directrices para la descarga del agua de purga de la recirculación de los gases de escape**

El Subcomité acordó las Directrices de 2018 para la descarga del agua de purga de la recirculación de los gases de escape, para su presentación al MEPC 73, con vistas a su adopción.

Un método para reducir las emisiones de óxidos de  $\text{NO}_x$  establecidos en el nivel III es la recirculación de los gases de escape (EGR), que es un proceso interno del motor que tiene

como resultado una reducción de las emisiones de NO<sub>x</sub> que cumplirá con lo prescrito en la regla. Mediante este proceso se generarán gases de escape condensados que se descargarán como agua de purga, la cual debería manipularse de forma distinta en función del contenido de azufre del combustible. La EGR podrá utilizarse también como una opción para el cumplimiento del nivel II.

Las Directrices abarcan la descarga del agua de purga de la EGR.

El Subcomité también acordó un proyecto de enmiendas al Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub>, 2008 sobre la certificación para los sistemas de reducción catalítica selectiva.

## OMI EN ACCIÓN

### Poniendo en práctica del Código polar

El Código Polar, cuando se aplica de forma adecuada, es una poderosa herramienta para salvaguardar el medio ambiente y proteger las vidas de pasajeros y gente de mar de los retos que presentan las regionales polares. Este ha sido el mensaje transmitido por el Secretario General de la OMI Kitack Lim durante su discurso en la Conferencia internacional sobre la implantación del Código Polar celebrada en Helsinki, Finlandia, el 22 de febrero.



El Código entró en vigor en enero de 2017. Establece normas obligatorias para toda la gama de cuestiones relacionadas con la navegación en las aguas que rodean a los dos polos: proyecto, construcción y equipo de buques; cuestiones operativas y de formación; búsqueda y salvamento; e, igualmente importante, la protección del singular entorno de las regiones polares y de sus ecosistemas.

Durante su intervención, el Sr. Lim se dirigió a la amplia variedad de partes interesadas que participan en la aplicación del tratado, como reguladores, líderes empresariales, diplomáticos y organizaciones internacionales. El Secretario General enfatizó que una de las fortalezas del Código es que, al ser un "documento vivo", puede ser y será revisado con regularidad y enmendado y ajustado para reflejar cuestiones cambiantes, nuevas preocupaciones y la experiencia adquirida en su aplicación práctica.

Algunos de los futuros cambios pueden suponer enmendar el tratado para cubrir temas como los derrames de hidrocarburos, las instalaciones de búsqueda y salvamento y la aplicación del Código a los buques no regidos por el Convenio SOLAS, por ejemplo, los buques pesqueros, yates de recreo o buques de carga de arqueo bruto inferior a 500.

Durante su viaje a Finlandia, el Sr. Lim compartió su experiencia con todos aquellos que participan en la puesta en práctica del Código Polar: visitó el Instituto Meteorológico

Finlandés (FMI), el Centro de servicios de tráfico marítimo y un buque rompehielos. Asimismo, también se encontró con S.E. Anne Berner, Ministra de Transporte y Comunicaciones de Finlandia.

---

*Fuentes:*

- <http://www.imo.org/es/MediaCentre/Paginas/Default.aspx>
- Revista IMO NEWS Spring Issue 2018 Copyright © IMO 2018