

ANEXO 11

RESOLUCIÓN MEPC.215(63)

Adoptada el 2 de marzo de 2012

**DIRECTRICES PARA EL CÁLCULO DE LOS NIVELES DE REFERENCIA
QUE SE UTILIZARÁN PARA EL ÍNDICE DE EFICIENCIA
ENERGÉTICA DE PROYECTO (EEDI)**

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 (el Comité) conferidas por los convenios internacionales relativos a la prevención y contención de la contaminación del mar,

RECORDANDO TAMBIÉN que, en su 62º periodo de sesiones, el Comité adoptó, mediante la 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),

TOMANDO NOTA de que la regla 21 (EEDI prescrito) del Anexo VI del Convenio MARPOL, enmendado, prescribe que se establezcan niveles de referencia para cada tipo de buque al que sea aplicable la regla 21,

HABIENDO EXAMINADO, en su 63º periodo de sesiones, el proyecto de directrices para el cálculo de los niveles de referencia que se utilizarán para el índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI),

ADOPTA las Directrices para el cálculo de los niveles de referencia que se utilizarán para el índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI), que figuran en el anexo de la presente resolución.

ANEXO

DIRECTRICES PARA EL CÁLCULO DE LOS NIVELES DE REFERENCIA QUE SE UTILIZARÁN PARA EL ÍNDICE DE EFICIENCIA ENERGÉTICA DE PROYECTO (EEDI)

1 Se establecen niveles de referencia para cada tipo de buque al que sea aplicable la regla 21 (EEDI prescrito) del Anexo VI del Convenio MARPOL. El propósito del EEDI es establecer una base equitativa para las comparaciones a fin de estimular el desarrollo de buques más eficientes en general y de establecer la eficiencia mínima de los buques nuevos, en función del tipo y el tamaño de buque. Por consiguiente, los niveles de referencia para cada tipo de buque se calculan de manera transparente y rigurosa.

2 Los tipos de buques se definen en la regla 2 del Anexo VI del Convenio MARPOL. Para determinar el EEDI prescrito definido en la regla 21 del Anexo VI del Convenio MARPOL se utiliza el nivel de referencia para cada tipo de buque.

3 Las presentes directrices se aplican a los siguientes tipos de buques: granelero, buque gasero, buque tanque, buque portacontenedores, buque de carga general, buque de carga refrigerada y buque de carga combinada. Se señala que no se ha establecido un método para calcular los niveles de referencia de los buques de carga rodada, los buques de carga rodada (vehículos), los buques de pasaje de transbordo rodado ni los buques de pasaje, ni tampoco para los buques de propulsión diésel-eléctrica, propulsión con turbina y propulsión híbrida.

Definición de un nivel de referencia

4 Un *nivel de referencia* se define como una curva que representa el valor del índice medio derivado de una serie de valores individuales del índice para un grupo predefinido de buques.

5 Se calcula un nivel de referencia para cada tipo de buque al que sea aplicable la regla 21 del Anexo VI del Convenio MARPOL, garantizando que sólo se incluyan en el cálculo de cada nivel de referencia datos de buques comparables.

6 El valor del nivel de referencia se formula como *valor de nivel de referencia = a (100 % del peso muerto)^c*, siendo "a" y "c" parámetros determinados a partir de la curva de regresión.

7 Los datos de entrada para el cálculo de los niveles de referencia se filtran mediante un proceso en que se eliminan los datos que se desvían en más del doble de la desviación normal de la línea de regresión. A continuación se vuelve a aplicar la regresión a fin de generar un nivel de referencia corregido. A efectos de documentación, los datos eliminados se enumeran indicando el número IMO del buque.

Fuentes de los datos

8 Se ha seleccionado IHS Fairplay (IHSF) como la base de datos normalizada para obtener los datos primarios de entrada para el cálculo del nivel de referencia. A los efectos del cálculo del nivel de referencia del EEDI, se ha archivado una versión predefinida de la base de datos, según lo acordado por la Secretaría e IHSF.

9 A efectos del cálculo de los niveles de referencia, se utilizan los datos relativos a buques existentes de arqueo bruto igual o superior a 400 de la base de datos de IHSF entregados en el periodo que va del 1 de enero de 1999 al 1 de enero de 2009.

10 Para el cálculo de los niveles de referencia se utilizan los siguientes datos de la base de datos de IHSF sobre buques con sistemas de propulsión tradicionales:

- .1 los datos sobre la capacidad del buque se utilizan para el parámetro *capacidad* de cada tipo de buque, de conformidad con el párrafo 2.3 del anexo de la resolución MEPC.212(63);
- .2 los datos sobre la velocidad de servicio del buque se utilizan para la velocidad de referencia V_{ref} ; y
- .3 los datos sobre la potencia principal total instalada del buque se utilizan para $MCR_{ME(i)}$.

11 En el caso de algunos buques, algunas entradas de datos pueden estar en blanco o contener un cero (0) en la base de datos. Las series de datos en las que los campos de potencia, capacidad y/o velocidad estén en blanco deberían eliminarse de los cálculos del nivel de referencia. Para poder remitirse a ellos posteriormente, los buques omitidos deberían enumerarse con su número IMO.

12 Para garantizar una interpretación uniforme, en el apéndice de las presentes directrices se explica la correspondencia entre los tipos de buques definidos en la regla 2 del Anexo VI del Convenio MARPOL y los tipos de buques que figuran en la base de datos de IHSF y se definen con arreglo a los códigos estadísticos (*Stat*). El cuadro 1 del apéndice enumera los tipos de buques de IHSF utilizados para el cálculo de los niveles de referencia. El cuadro 2 enumera los tipos de buques de IHSF que no se utilizan para el cálculo de los niveles de referencia.

Cálculo de los niveles de referencia

13 Para calcular el nivel de referencia, se calcula el valor estimado del índice de cada buque que figure en la serie de buques, con arreglo al tipo de buque, partiendo de las siguientes hipótesis:

- .1 el factor de emisión de carbono es constante para todos los motores, es decir, $C_{F,ME} = C_{F,AE} = CF = 3,1144$ g de CO_2 /g de combustible;
- .2 el consumo específico de combustible para todos los tipos de buques es constante para todos los motores principales, es decir, $SFC_{ME} = 190$ g/kWh;
- .3 $P_{ME(i)}$ es el 75 % de la potencia principal total instalada ($MCR_{ME(i)}$);
- .4 el consumo específico de combustible de todos los tipos de buques es constante para todos los motores auxiliares, es decir, $SFC_{AE} = 215$ g/kWh;
- .5 P_{AE} es la potencia auxiliar y se calcula según lo indicado en los párrafos 2.5.6.1 y 2.5.6.2 del anexo de la resolución MEPC.212(63);
- .6 no se utilizan factores de corrección; y
- .7 se excluyen del cálculo del nivel de referencia todas las tecnologías innovadoras de eficiencia energética mecánica, los servomotores de eje y otras tecnologías innovadoras de eficiencia energética, es decir, $P_{AEff} = 0$, $P_{PTI} = 0$, $P_{eff} = 0$.

14 La ecuación para calcular el valor estimado del índice para cada buque (salvo los buques portacontenedores; véase el párrafo 15) es la siguiente:

$$\text{Valor estimado del índice} = 3,1144 \cdot \frac{190 \cdot \sum_{i=1}^{NME} P_{MEi} + 215 \cdot P_{AE}}{\text{Capacidad} \cdot V_{ref}}$$

15 Para los buques portacontenedores se utiliza como capacidad el 70 % del peso muerto (70 % TPM) a fin de calcular el valor estimado del índice para cada buque portacontenedor, como se indica a continuación:

$$\text{Valor estimado del índice} = 3,1144 \cdot \frac{190 \cdot \sum_{i=1}^{NME} P_{MEi} + 215 \cdot P_{AE}}{70 \% \text{ TMP} \cdot V_{ref}}$$

Cálculo de los parámetros "a" y "c" del nivel de referencia

16 Para todos los tipos de buque a los que se aplican las presentes directrices, los parámetros "a" y "c" se determinan a partir de un análisis de regresión realizado mediante la representación gráfica de los valores estimados del índice calculados con respecto al 100 % del peso muerto (100 % TPM).

Documentación

17 Para garantizar la transparencia, debería elaborarse una lista de los buques utilizados para el cálculo de los niveles de referencia con su correspondiente número IMO y el numerador y el denominador de la fórmula del índice, como se indica en los párrafos 14 y 15. La documentación con cifras agregadas tiene la ventaja de que impide el acceso directo a datos individuales a la vez que contiene suficiente información para un posible análisis posterior.

APÉNDICE

1 Para garantizar una interpretación uniforme, se comparan los tipos de buque que se definen en la regla 2 del Anexo VI del Convenio MARPOL con los de la base de datos de IHSF.

2 El sistema de códigos estadísticos de IHSF contiene los siguientes niveles de definición:

.1 El nivel más alto:

| | |
|---|---|
| A | Buques para el transporte de carga |
| B | Buques de trabajo |
| W | Buques mercantes no destinados a la navegación marítima |
| X | Buques no mercantes |
| Y | Buques sin propulsión |
| Z | Estructuras no navales |

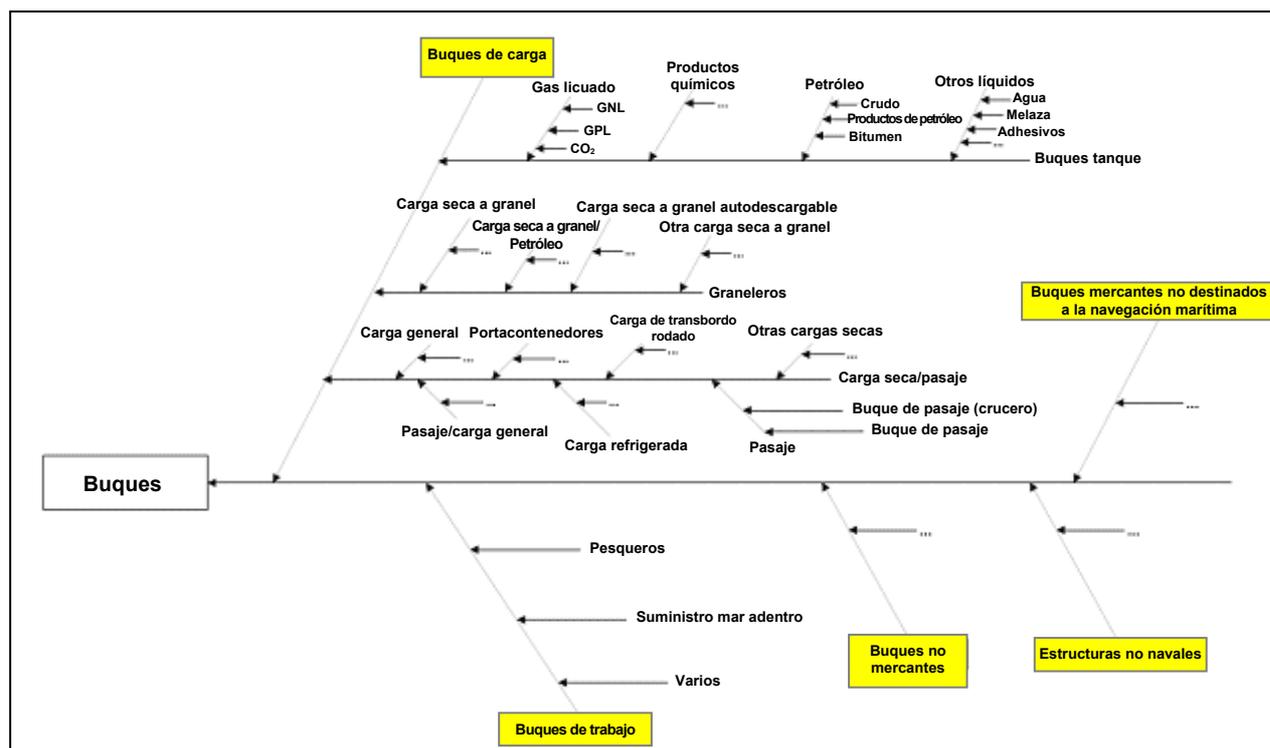
Para el índice EEDI, sólo debe tenerse en cuenta el grupo A, "buques para el transporte de carga". Más abajo figura una representación gráfica de estos buques.

.2 El siguiente nivel comprende:

| | |
|----|-------------------|
| A1 | Buques tanque |
| A2 | Graneleros |
| A3 | Carga seca/pasaje |

Existen hasta cinco niveles de subcategorías, por ejemplo, "A31A2GX – buques de carga general", y cada categoría cuenta con una descripción.

Se adjunta la lista completa.



3 En el cuadro 1 aparecen los tipos de buques del código estadístico 5 de IHSF (Statcode5v1075) utilizados para el cálculo de los niveles de referencia de los siguientes tipos de buques: granelero, buque gasero, buque tanque, buque portacontenedores, buque de carga general, buque de carga refrigerada y buque de carga combinada, que se mencionan en el cuadro 1. En el cuadro 2 aparecen los tipos de buques de la base de datos de IHSF que no se utilizan para calcular los niveles de referencia de ciertos tipos de buques específicos: entre otros, los buques construidos para la navegación en los Grandes Lagos y las lanchas de desembarco.

Cuadro 1: Tipos de buques de IHSF utilizados para el cálculo de los niveles de referencia que se utilizarán para el EEDI

| | | | | |
|---------------|-------------------------------------|---------|---|--|
| .1 Graneleros | Carga seca a granel | A21A2BC | Granelero | Buque de carga de una sola cubierta con tanques de lastre superiores, dedicado al transporte de carga seca a granel de naturaleza homogénea. |
| | Carga seca a granel | A21B2BO | Mineralero | Buque de carga de una sola cubierta con dos mamparos longitudinales. Los minerales solamente se transportan en las bodegas de crujía. |
| | Carga seca a granel autodescargable | A23A2BD | Granelero autodescargable | Granelero de bodegas autonivelantes equipado de cinta transportadora (o sistema similar) y puntal de carga para desembarcar carga al costado o a tierra sin necesidad de equipo externo. |
| | Otras cargas secas a granel | A24A2BT | Buque para el transporte de cemento | Buque de carga de una sola cubierta equipado con medios de bombeo para el transporte de cemento a granel. Carece de escotillas en la cubierta de intemperie. Puede ser autodescargable. |
| | | A24B2BW | Buque para el transporte de astillas de madera, autodescargable | Buque de carga de una sola cubierta de francobordo alto para el transporte de astillas de madera. Puede ser autodescargable. |
| | | A24C2BU | Buque para el transporte de urea | Buque de carga de una sola cubierta para el transporte de urea a granel. Puede ser autodescargable. |
| | | A24D2BA | Buque para el transporte de áridos | Buque de carga de una sola cubierta para el transporte de áridos a granel. También conocido como buque para el transporte de arena. Puede ser autodescargable. |
| | | A24E2BL | Buque para el transporte de piedra caliza | Buque de carga de una sola cubierta para el transporte de piedra caliza a granel. Carece de escotillas en la cubierta de intemperie. Puede ser autodescargable. |

| | | | | |
|-----------------|--------------------|---------|--|--|
| 2 Gaseros | Gas licuado | A11A2TN | Buque para el transporte de GNL | Buque tanque para el transporte de gas natural licuado a granel (principalmente metano) en tanques aislados independientes. La licuefacción se logra a temperaturas de hasta -163 °C. |
| | | A11B2TG | Buque para el transporte de GPL | Buque tanque para el transporte de gas de petróleo licuado a granel en tanques aislados, que pueden ser independientes o integrales. La carga se presuriza (buques más pequeños), refrigera (buques de mayor tamaño) o se somete a ambos procedimientos ("semipresurización") para lograr la licuefacción. |
| | | A11C2LC | Buque para el transporte de CO ₂ | Buque tanque para el transporte de dióxido de carbono licuado a granel. |
| | | A11A2TQ | Buque para el transporte de GNC | Buque tanque para el transporte de gas natural comprimido a granel. La carga permanece en estado gaseoso pero a alta presión. |
| 3 Buques tanque | Productos químicos | A12A2LP | Buque tanque para el transporte de azufre fundido | Buque tanque para el transporte a granel de azufre fundido en tanques aislados a altas temperaturas. |
| | | A12A2TC | Quimiquero | Buque tanque para el transporte a granel de productos químicos, aceites lubricantes, aceites vegetales/animales y otros productos químicos definidos en el Código de Graneleros Químicos. Los tanques están revestidos de materiales adecuados que no reaccionan con la carga. |
| | | A12B2TR | Quimiquero/buque tanque para el transporte de productos petrolíferos | Quimiquero que también puede transportar productos de petróleo limpios. |
| | | A12C2LW | Buque tanque para el transporte de vino | Buque de carga proyectado para el transporte de vino a granel en tanques. Los tanques serán de acero inoxidable o estarán revestidos. Los buques nuevos se clasificarán como quimiqueros. |
| | | A12D2LV | Buque tanque para el transporte de aceite vegetal | Buque de carga proyectado para el transporte de aceites vegetales a granel en tanques. Los tanques serán de acero inoxidable o estarán revestidos. Los buques nuevos se clasificarán como quimiqueros. |

| | | | | |
|-------------------------|----------------------------|---------|---|--|
| 3 Buques tanque (Cont.) | Productos químicos (Cont.) | A12E2LE | Buque tanque para el transporte de aceite comestible | Buque de carga proyectado para el transporte de aceites comestibles a granel en tanques. Los tanques serán de acero inoxidable o estarán revestidos. Los buques nuevos se clasificarán como quimiqueros. |
| | | A12F2LB | Buque tanque para el transporte de cerveza | Buque tanque para el transporte de cerveza a granel. |
| | | A12G2LT | Buque tanque para el transporte de látex | Buque tanque para el transporte de látex a granel. |
| | | A12H2LJ | Buque tanque para el transporte de jugo de fruta | Buque tanque para el transporte de concentrado de jugo de fruta a granel en tanques aislados. |
| | Petróleo | A13A2TV | Petrolero para crudos | Buque tanque para el transporte de petróleo crudo a granel. |
| | | A13A2TW | Petrolero para crudos/productos petrolíferos | Buque tanque para el transporte de petróleo crudo a granel y para el transporte de productos de petróleo refinados. |
| | | A13B2TP | Buque tanque para el transporte de productos petrolíferos | Buque tanque para el transporte a granel de productos de petróleo refinados, limpios o sucios. |
| | | A13B2TU | Buque tanque (no especificado) | Buque tanque de carga no especificada. |
| | | A13C2LA | Buque tanque para el transporte de asfalto/bitumen | Buque tanque para el transporte a granel de asfalto/bitumen a temperaturas de entre 150 y 200 °C. |
| | | A13E2LD | Buque tanque para el transporte de mezclas de carbón/petróleo | Buque tanque para el transporte a granel de mezclas líquidas de carbón/petróleo que se mantienen a altas temperaturas. |
| | Otros líquidos | A14A2LO | Buque tanque para el transporte de agua | Buque tanque para el transporte de agua a granel. |
| | | A14F2LM | Buque tanque para el transporte de melaza | Buque tanque para el transporte de melaza a granel. |
| | | A14G2LG | Buque tanque para el transporte de adhesivos | Buque tanque para el transporte de adhesivos a granel. |
| | | A14H2LH | Buque tanque para el transporte de alcohol | Buque tanque para el transporte de alcohol a granel. |
| | | A14N2LL | Buque tanque para el transporte de caprolactama | Buque tanque para el transporte a granel de caprolactama, un producto químico utilizado en el sector de los plásticos para la producción de poliamidas. |

| | | | | | |
|----|-----------------------------|--------------------------------|---------|--|---|
| .3 | Buques tanque (Cont.) | Productos químicos | A12A2TL | Buque tanque para carga diversificada | Quimiquero con muchos tanques segregados para transportar distintos grados de productos químicos definidos en el Código de Graneleros Químicos. Normalmente pueden tener entre 10 y 60 tanques. |
| .4 | Buques portacontenedores | Contenedores | A33A2CC | Buque portacontenedores (completamente celular) | Buque de carga de una sola cubierta con bodegas en forma de caja equipadas con guías celulares fijas para el transporte de contenedores. |
| .5 | Buques de carga general | Carga general | A31A2GX | Buque de carga general | Buque de carga de una o varias cubiertas para el transporte de varios tipos de carga seca. Los buques de una sola cubierta suelen tener bodegas en forma de caja. La carga se embarca y desembarca por las escotillas de la cubierta de intemperie. |
| | | Otras cargas secas | A38H2GU | Buque para el transporte de pulpa de papel | Buque proyectado para transportar pulpa de papel. |
| .6 | Buques de carga refrigerada | Carga refrigerada | A34A2GR | Buque de carga refrigerada | Buque de carga de varias cubiertas para el transporte de cargas refrigeradas a distintas temperaturas. |
| .7 | Buque de carga combinada | Carga seca a granel/ petrolero | A22A2BB | Granelero/ petrolero | Granelero configurado para el transporte alternativo (pero no simultáneo) de petróleo crudo. |
| | | Carga seca a granel/ petrolero | A22B2BR | Mineralero/ petrolero | Mineralero configurado para el transporte alternativo (pero no simultáneo) de petróleo crudo. |
| | | Carga seca a granel/ petrolero | A22A2BP | Mineralero/ granelero/ petrolero para productos petrolíferos | Granelero configurado para el transporte alternativo (pero no simultáneo) de productos de petróleo. |

Cuadro 2: Tipos de buques de IHSF no incluidos en el cálculo de los niveles de referencia que se utilizarán para el EEDI

| | | | | |
|---------------|-------------------------------------|---------|--|--|
| .1 Graneleros | Carga seca a granel | A21A2BG | Granelero (sólo lacustre) | Buque de carga de una sola cubierta adaptado a las limitaciones de la navegación en los Grandes Lagos de América del Norte, inadecuado para la navegación en mar abierta. Tiene un número mayor de escotillas que los graneleros comunes, y dichas escotillas son mucho más anchas que largas. |
| | Carga seca a granel | A21A2BV | Granelero (con cubiertas para vehículos) | Granelero de cubiertas móviles para el transporte adicional de vehículos nuevos. |
| | Carga seca a granel/petróleo | A22A2BB | Granelero/petrolero | Granelero configurado para el transporte alternativo (pero no simultáneo) de petróleo crudo. |
| | Carga seca a granel/petróleo | A22B2BR | Mineralero/petrolero | Mineralero configurado para el transporte alternativo (pero no simultáneo) de petróleo crudo. |
| | Carga seca a granel/petróleo | A22A2BP | Mineralero/granelero/petrolero para productos petrolíferos | Granelero configurado para el transporte alternativo (pero no simultáneo) de productos de petróleo. |
| | Carga seca a granel autodescargable | A23A2BK | Granelero autodescargable, lacustre | Granelero de los Grandes Lagos equipado con cinta transportadora (o sistema similar) y puntal de carga para desembarcar carga al costado o a tierra sin necesidad de equipo externo. |
| | Otras cargas secas a granel | A24H2BZ | Buque para el transporte de polvos | Buque de carga de una sola cubierta destinado al transporte de polvos finos, como las cenizas volantes. Carece de escotillas en la cubierta de intemperie. |
| | Otras cargas secas a granel | A24G2BS | Buque para el transporte de azúcar refinado | Buque de carga de una sola cubierta destinado al transporte de azúcar refinado. El azúcar se carga a granel y se embolsa en tránsito (BIBO – carga a granel – descarga en sacos). |
| .2 Gaseros | Gas licuado | A11B2TH | Buque tanque para el transporte de GPL/químico | Buque tanque para el transporte de GPL que también tiene la capacidad de transportar productos químicos, como se definen en el Código de Graneleros Químicos. |

| | | | | | |
|----|--------------------------|----------------------|---------|---|--|
| .3 | Buques tanque | Petróleo | A13A2TS | Buque tanque lanzadera | Buque tanque para el transporte a granel de petróleo crudo, específicamente entre las terminales mar adentro y las refinerías. Suele tener instalaciones de carga en la proa. |
| .4 | Buques portacontenedores | Contenedores | A33B2CP | Buque de pasaje/portacontenedores | Buque portacontenedores con alojamiento para más de 12 pasajeros. |
| .5 | Buques de carga general | Carga general | A31A2GO | Buque de carga de escotilla abierta | Buque de carga de grandes dimensiones de una sola cubierta con escotillas del ancho de la manga y bodegas en forma de caja para el transporte de carga seca en unidades, como productos forestales y contenedores. Suelen estar equipados con grúa de pórtico. |
| | | Carga general | A31A2GS | Buque de carga general/buque tanque (portacontenedores/petrolero/granelero) | Buque de carga general con tapas de escotilla reversibles; un lado queda al ras y el otro tiene deflectores para las cargas líquidas. En modalidad de carga seca pueden transportarse contenedores sobre las tapas de las escotillas. |
| | | Carga general | A31A2GT | Buque de carga general/buque tanque | Buque de carga general equipado con tanques para el transporte adicional de cargas líquidas. |
| | | Carga general | A31C2GD | Buque de carga en cubierta | Buque configurado para transportar únicamente carga en unidades en cubierta. El acceso puede ser mediante una rampa de transbordo rodado. |
| | | Pasaje/carga general | A32A2GF | Buque de carga general/pasaje | Buque de carga general con alojamiento para más de 12 pasajeros. |
| | | Otras cargas secas | A38A2GL | Buque para el transporte de ganado | Buque de carga configurado para el transporte de ganado. |
| | | Otras cargas secas | A38B2GB | Buque portagabarras | Buque de carga configurado para transportar barcazas (gabarras) cargadas. En la mayoría de los casos, las gabarras se embarcan con una grúa de pórtico. También conocido como buque portagabarras del tipo LASH. |
| | | Otras cargas secas | A38C3GH | Buque para el transporte de cargas pesadas, semisumergible | Buque semisumergible para el transporte de cargas pesadas en el cual la carga se embarca/desembarca flotando. |

| | | | | |
|-----------------------------------|--------------------|---------|--|--|
| 5 Buques de carga general (Cont.) | Otras cargas secas | A38C3GY | Buque para el transporte de yates, semisumergible | Buque semisumergible para el transporte de cargas pesadas especialmente configurado para el transporte de yates. |
| | Otras cargas secas | A38D2GN | Buque para el transporte de combustible nuclear | Buque de carga configurado para transportar combustible nuclear en cofres. |
| | Otras cargas secas | A38D2GZ | Buque para el transporte de combustible nuclear (con capacidad de transbordo rodado) | Buque para el transporte de combustible nuclear que se carga y descarga mediante una rampa de transbordo rodado. |
| | Otras cargas secas | A38B3GB | Buque portagabarras, semisumergible | Buque portagabarras semisumergible en el cual las gabarras se embarcan y desembarcan flotando. |
| | Otras cargas secas | A38C2GH | Buque para el transporte de cargas pesadas | Buque de carga para el transporte de cargas pesadas o de tamaño excepcional. La carga puede embarcarse en cubierta o en bodegas, mediante grúas o rampas de transbordo rodado. |

ANEXO 12

PLAN DE TRABAJO Y CALENDARIO PARA CONTINUAR ELABORANDO LAS MEDIDAS TÉCNICAS
Y OPERACIONALES APLICABLES A LOS BUQUES

1 Marco del EEDI para los tipos y tamaños de buques y los sistemas de propulsión no abarcados por las prescripciones actuales del EEDI

| Periodo de sesiones del MEPC: | | MEPC 63 | MEPC 64 | MEPC 65 | MEPC 66 | MEPC 67 | MEPC 68 | MEPC 69 |
|---|--|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-------------------|-----------------|-----------------|
| Fecha (de 2012 a 2016, las fechas son provisionales): | | Febrero de 2012 | Octubre de 2012 | [Julio de 2013] | [Marzo de 2014] | [Octubre de 2014] | [Julio de 2015] | [Marzo de 2016] |
| Marcos reglamentarios (niveles de referencia y factores de reducción) para: - buques de pasaje - buques de carga de transbordo rodado - buques de pasaje de transbordo rodado | | → | | | Ultimación | Adopción | | |
| Examen del método de cálculo del EEDI para los buques de propulsión diésel-eléctrica, propulsión con turbina, propulsión híbrida, y otros sistemas de propulsión o sistemas mixtos de combustible | | → | | | Ultimación | Adopción | | |
| Proceso de examen | Examen de las prescripciones aplicables a los segmentos de los buques pequeños con los factores de reducción lineal que figuran en la regla 21 (proceso de examen 1) | → | | | Ultimación | | | |
| | Examen del EEDI para el segmento de mayor tamaño de los petroleros y graneleros | → | | | Ultimación | | | |
| | Examen de los avances tecnológicos y ajuste de los plazos y los factores de reducción establecidos en las fases 2 y 3 (proceso de examen 2) | | | | | → | | |

2 Directrices restantes relacionadas con el EEDI y el SEEMP que han de elaborarse

| Periodo de sesiones del MEPC: | MEPC 63 | MEPC 64 | MEPC 65 | MEPC 66 | MEPC 67 |
|---|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-------------------|
| Fecha (para 2012, 2013, 2014 y 2015, las fechas son provisionales): | Febrero de 2012 | Octubre de 2012 | [Julio de 2013] | [Marzo de 2014] | [Octubre de 2014] |
| Examen de las tecnologías de reducción del CO ₂ (Factores de conversión/directrices) (Tres periodos de sesiones después de recibir la propuesta; el calendario que se muestra a la derecha indica la posibilidad más temprana) | —————→ | | Ultimación | | |
| Examen de las Directrices sobre la potencia propulsora necesaria para mantener la capacidad de maniobra del buque en condiciones adversas | | Provisional | Ultimación | | |

ANEXO 13

DECLARACIONES DE LAS DELEGACIONES DE AUSTRALIA, BRASIL, CHINA, INDIA, REINO UNIDO Y SUECIA ACERCA DEL PROYECTO DE RESOLUCIÓN MEPC SOBRE EL FOMENTO DE LA COOPERACIÓN TÉCNICA Y LA TRANSFERENCIA DE TECNOLOGÍA RELACIONADAS CON LA MEJORA DE LA EFICIENCIA ENERGÉTICA DE LOS BUQUES

(enumeradas por orden alfabético de países)

Declaración de la delegación de Australia

Australia desearía manifestar su profundo agradecimiento al Sr. Domínguez por los esfuerzos que realizó para obtener el presente resultado. El Sr. Domínguez desempeñó sus cometidos con profesionalidad, paciencia y una resistencia excepcional; ejerció sus plenos poderes para aprovechar al máximo el tiempo disponible a fin de examinar esta cuestión importante; se adhirió a nuestra petición de trabajar sobre la base de la unanimidad; y cumplió con su responsabilidad de facilitar un informe a esta sala de modo que las Partes no presentes en el Grupo pudieran comprender la naturaleza de nuestra labor.

Australia está decepcionada por las observaciones relativas a que los países desarrollados trataran activamente de contrarrestar los intentos de acordar medidas para fomentar la cooperación técnica y la transferencia de tecnología a los países en desarrollo. Como Parte del Anexo VI del Convenio MARPOL, Australia implantará plenamente la regla 23 del capítulo 4 de dicho anexo para fomentar la cooperación técnica y la transferencia de tecnología relacionadas con la mejora de la eficiencia energética de los buques.

Australia había aguardado con ansia esta semana para trabajar en dicha regla y alcanzar una resolución sustantiva. A este respecto, la delegación de Australia desearía dar las gracias a sus compañeros del Grupo de trabajo. En el transcurso de la labor conjunta desempeñada durante esta semana, Australia ha conseguido comprender mucho mejor las opiniones de las demás delegaciones.

Tal como se indica en el informe, el Grupo determinó con claridad aspectos de convergencia y divergencia sobre lo que debería incluirse en la resolución. El Grupo consiguió también transformar estas opiniones en las propuestas de texto que figuran en los anexos 1 y 2 del informe. Si bien no se pudo examinar el texto del anexo 2, el hecho de haber recopilado todas las propuestas de texto acelerará de manera significativa la conclusión de la resolución en el próximo periodo de sesiones.

Sr. Presidente: el gran número de corchetes en los anexos 1 y 2 no desalienta a la delegación de Australia. En su opinión, esa abundancia representa más bien el gran interés y la amplitud del compromiso con respecto a esta cuestión, así como la importancia que los Estados le otorgan. Australia es consciente de que no todos los Estados pudieron participar en el Grupo de trabajo, por lo que desearía también dar las gracias a los compañeros que se tomaron la molestia de elaborar el informe. El informe, junto con los anexos, dota de una transparencia importante a nuestra labor y sitúa a todos los países en la misma situación para avanzar en lo que respecta a esta cuestión.

En lo que respecta a las próximas medidas, Australia respalda la aprobación del informe y la inclusión de esta cuestión en el orden del día de la próxima reunión del Grupo. A partir de la labor desempeñada esta semana, la delegación de Australia se esforzará en el lapso interperiodos por formular propuestas que aglutinen a los Estados a fin de concluir una resolución sobre esta cuestión importante en el MEPC 64.

Declaración de la delegación del Brasil

El Brasil manifiesta su profunda decepción por la falta de flexibilidad de los países desarrollados en las deliberaciones acerca del proyecto de resolución sobre el fomento de la cooperación técnica y la transferencia de tecnología relacionadas con las medidas de eficiencia energética de los buques.

El proyecto de resolución reviste una importancia esencial para los países en desarrollo, en particular para los países menos adelantados y los pequeños Estados insulares en desarrollo, en cuanto al tratamiento de las emisiones del transporte marítimo. El proyecto formaba parte de un paquete que debería haberse adoptado en el MEPC 62 pero, tras la adopción de las medidas técnicas y operacionales mediante votación, los países desarrollados se mostraron reacios a transigir en lo que respecta al proyecto de resolución y rechazaron todas las peticiones de los países en desarrollo.

Sr. Presidente: esta cuestión quedó pendiente en el MEPC 62 y debe resolverse si deseamos obtener unos resultados equilibrados en el presente periodo de sesiones. Veintiocho países presentaron una propuesta (documento J-8) teniendo en cuenta el texto del Presidente y otras aportaciones de países en desarrollo. Este texto contiene elementos de importancia fundamental para dichos países y otros Estados Miembros, por ejemplo, el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas al abordar el cambio climático en el sector del transporte marítimo y la necesidad de que los países desarrollados presten apoyo a los países en desarrollo en los ámbitos de las finanzas, la tecnología y la creación de capacidad.

Sr. Presidente: las reglas del capítulo 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL entrarán en vigor en enero de 2013. Es necesario contar con una resolución ya. Se impone examinar esta cuestión como prioridad máxima del Comité y adoptar un texto en el presente periodo de sesiones. En esta organización no pueden ignorarse simplemente las necesidades de los países en desarrollo. Tampoco nadie puede pisotear las reglas de la Organización para imponer sus opiniones al resto de los Miembros.

La adopción de las enmiendas al EEDI y el SEEMP mediante votación de las Partes en el Anexo VI del Convenio MARPOL en el MEPC 62, con independencia de las inquietudes manifestadas por muchos países en desarrollo, socavó la finalidad de los esfuerzos de la OMI para abordar el desafío del cambio climático, una tarea que sólo puede realizarse mediante un acuerdo multilateral. La adopción de decisiones precipitadas mediante votación se opone también a los esfuerzos de la Organización por cumplir la tarea confiada a ella en el artículo 2.2 del Protocolo de Kyoto de la CMNUCC.

Es hora de que los países que están destinando recursos a abordar el cambio climático en otros foros dejen de lado sus objetivos particulares a corto plazo en la OMI y tengan debidamente en cuenta las preocupaciones de los países en desarrollo sobre los medios para implantar las normas de la OMI relacionadas con la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero.

Sr. Presidente: la Asamblea de la OMI, el órgano político de mayor rango de la Organización, envió en su vigésimo séptimo periodo de sesiones un mensaje muy claro al Comité cuando se abstuvo de refrendar los informes de este último y le pidió que retomara la vía del consenso. Usted puede dar por sentado que esta delegación está dispuesta a seguir ese camino, pese a los precedentes negativos y a la falta de disposición real de otros países a comprometerse en negociaciones.

Declaración de la delegación de China

La resolución sobre la transferencia de tecnología se trató en la reunión, no se finalizó en el último periodo de sesiones y constituye una de las prioridades del presente periodo de sesiones. China está decepcionada por el hecho de que las deliberaciones entre todas las partes afectadas no se tradujeran en un consenso. De conformidad con las disposiciones de la CMNUCC, los países desarrollados deberían facilitar la transferencia de tecnología y la asistencia en creación de capacidad a los países en desarrollo; las Partes afectadas han alcanzado el consenso sobre esta cuestión, aunque continúan existiendo diferencias en cuanto al entendimiento de los acuerdos particulares.

China opina que esta labor es la continuación de la realizada por el MEPC en el pasado y constituye un fundamento importante de su labor futura, que facilitará la comprensión mutua. Si no se producen avances al respecto, el MEPC podrá avanzar a duras penas en lo que respecta al cambio climático.

La resolución MEPC no se adoptó y seguirá examinándose en el próximo periodo de sesiones. China desea también recordar al MEPC que debería dispensarse el mismo tratamiento a otros documentos prematuros, por ejemplo, el mandato de la Comisión coordinadora para la evaluación adicional de las repercusiones de las medidas de mercado propuestas para el transporte marítimo internacional. Dada la disparidad total de las opiniones de las distintas Partes, dichas medidas distan mucho de estar bien elaboradas y, por consiguiente, su examen debería aplazarse hasta el próximo periodo de sesiones.

Declaración de la delegación de la India

Ahora que el MEPC 63 se aproxima a su conclusión, se impone mirar atrás, en particular, al agotador periodo de sesiones que debieron soportar todos los que pensaban que éste era el único foro con poder para decidir sobre el futuro de la contribución que el transporte marítimo internacional está obligado a hacer al enrevesado problema del cambio climático.

Sr. Presidente: a juzgar por la manera en que la reunión se desarrolló anoche y esta mañana temprano, hay que recordar una vez más, aunque pueda sonar aburrido, el artículo 55 de la Carta de las Naciones Unidas, que dice: "con el propósito de crear las condiciones de estabilidad y bienestar necesarias para las relaciones pacíficas y amistosas entre las naciones...la Organización promoverá: niveles de vida más elevados, trabajo permanente para todos y condiciones de progreso y desarrollo económico y social". En ocasiones, la India percibe a duras penas que la mayoría de las delegaciones tenga en cuenta que la OMI es un brazo de las Naciones Unidas y que cada uno de los presentes en el Pleno está sujeto a las disposiciones mencionadas de la Carta.

Cabe recordar también que, en la Cumbre del Milenio, celebrada en septiembre de 2000, los dirigentes mundiales adoptaron una serie de Objetivos de Desarrollo del Milenio destinados a erradicar la pobreza extrema y el hambre. Entre esas medidas también se incluía "reducir a la mitad, para el año 2015, el porcentaje de habitantes del planeta cuyos ingresos sean inferiores a un dólar por día". Sin embargo, a juzgar por el desarrollo de la reunión mientras se redactaba el mandato para la evaluación adicional de las repercusiones de las medidas

de mercado propuestas y el proyecto de resolución sobre el fomento de la cooperación técnica y la transferencia de tecnología, la delegación de la India se ve obligada a preguntarse a quién le importa la consecución de los Objetivos de Desarrollo del Milenio mencionados.

Sr. Presidente, excelentísimo Secretario General y distinguidos delegados: la India recuerda con pesar el artículo 3.5 de la CMNUCC sobre los principios de la Convención, que dice lo siguiente: "las Partes deberían cooperar en la promoción de un sistema económico internacional abierto y propicio que condujera al crecimiento económico y desarrollo sostenibles de todas las Partes, particularmente de las Partes que son países en desarrollo, permitiéndoles de ese modo hacer frente en mejor forma a los problemas del cambio climático. Las medidas adoptadas para combatir el cambio climático, incluidas las unilaterales, no deberían constituir un medio de discriminación arbitraria o injustificable ni una restricción encubierta al comercio internacional". Señoras y caballeros: durante la labor del Grupo de trabajo fuimos testigos de un proceso que da fe de que un número sustancial de delegados optó por ignorar que incluso ellos estaban sujetos a este principio de la CMNUCC. Si el informe de un grupo de trabajo contiene un anexo en el que más del 95% de los párrafos tiene que encerrarse entre corchetes, aunque ninguno de ellos infrinja las disposiciones de la CMNUCC ni del Protocolo de Kyoto, queda clara la disposición del MEPC 63 de cumplir y acatar dichas disposiciones fundamentales sobre el cambio climático.

Sr. Presidente: la delegación de la India aplaude al Sr. Arsenio Domínguez, Vicepresidente, por la inmensa calma demostrada pese a sus momentos de desesperación. No obstante, esta delegación escuchó con sorpresa y desagrado que las disposiciones de la CMNUCC/Protocolo de Kyoto no podían incluirse en la resolución que debía adoptarse porque no conciernen a la OMI. Se citó como ejemplo que, en el pasado, cuando debieron incluirse cuestiones de la OIT en los documentos oficiales pertinentes de la OMI, no se llegó a un acuerdo al respecto. Si eso es así, la OMI debería dar la talla y retirar el reconocimiento a los famosos memorandos de entendimiento sobre la supervisión por el Estado rector del puerto, en los que se indica notoriamente que, en el caso de que se infrinjan las cuestiones relacionadas con, por ejemplo, el Convenio 147 de la OIT, esto debería tener como consecuencia la detención de los buques mercantes. La delegación de la India está algo sorprendida de que dichos memorandos de entendimiento hayan sido formulados en su mayoría por las Partes cuyos delegados se opusieron vehementemente a la inclusión de las disposiciones de la CMNUCC/Protocolo de Kyoto. Si el Presidente del Grupo de trabajo hubiera admitido determinadas exclusiones por motivos relacionados con las normas estrictas de propiedad intelectual en los tratados internacionales, en particular, los aspectos comerciales de los derechos de propiedad intelectual, habría motivo para algún consuelo. Sin embargo, lamentablemente, esa no fue la razón de que se introdujeran exclusiones o de que los corchetes se multiplicaran en progresión geométrica.

Por consiguiente, la delegación de la India opina que es necesario tener en cuenta los puntos siguientes, que deberían ayudar a sopesar si la decisión de tratar las disposiciones de la CMNUCC/Protocolo de Kyoto con prejuicios, como gratuitamente se hizo a primeras horas de esta mañana, era o no justificable.

Al integrar disposiciones de otros estatutos en estatutos propios:

- 1) debe prestarse atención a no invalidar otras disposiciones que figuren en otros tratados y regímenes;
- 2) la interpretación debería traducirse en que ambas disposiciones fueran operacionales y compatibles y, si eso no es posible, la regla determinada como prioritaria debe tener en cuenta, no obstante, la otra regla; y

- 3) el proceso de integración de dichas disposiciones reglamentarias en otras debe someterse a la "prueba de efectos básicos", un examen de la posibilidad de que una serie de disposiciones en un tratado limite, invalide o reduzca fundamentalmente la eficacia de otras disposiciones o regímenes. Una vez se establezcan objetivos compartidos, podrá aclararse una conexión buscando disposiciones compartidas específicas que sugieran que las disposiciones deben incorporarse de una manera para dar efecto a todas ellas.

Sr. Presidente, excelentísimo Secretario General y queridos delegados: no se adoptó ninguna de las medidas anteriores durante la reunión del Grupo de trabajo; sin embargo, todo lo que de una manera u otra favorecía, aunque fuera de manera exigua, a los países en desarrollo se encerró entre corchetes. Fue doloroso tener que soportar este episodio y desde luego no por lo intempestivo y lo prolongado de las horas de trabajo.

Por consiguiente, la delegación de la India vuelve a recordar a todos los interesados sin retórica alguna que la tendencia cada vez mayor a adoptar ese tipo de medidas en el seno de la OMI sólo sirve para dar fe de que los propios fundamentos de la Carta de las Naciones Unidas y de la CMNUCC están simplemente ignorándose y, además, deliberadamente. Eso es inaceptable.

Señoras y caballeros: la historia del derecho al desarrollo ha sido una historia de evolución, y asignación de prioridades, y está llena de polémicas sobre conflictos de derechos y conflictos con otros sistemas de gobernanza económica y ambiental internacional. Dada esta situación de normas posiblemente enfrentadas, procedentes de distintos ámbitos del derecho internacional, la posibilidad de que se produzcan conflictos y tensiones puede socavar la elaboración de políticas eficaces que garanticen el establecimiento de la justicia climática y las tecnologías conexas. La experiencia que se vivió en el Grupo de trabajo no pudo haber sido una mejor prueba de lo anterior. No obstante, depositemos toda la confianza en la OMI para que a los países en desarrollo no se les niegue de manera flagrante aquello a lo que tienen derecho.

Declaración de la delegación del Reino Unido

El Reino Unido desearía manifestar su agradecimiento al Presidente del Grupo de trabajo; sus esfuerzos sólo pueden describirse como valerosos y confirman el motivo de su elección como Vicepresidente a principios de esta semana.

Tal como se ha declarado con anterioridad, el Reino Unido asistió al presente periodo de sesiones del Comité con la voluntad de acordar el proyecto de resolución propuesto por el Presidente en el documento MEPC 63/5/4.

Pese a los esfuerzos realizados por todos, es de lamentar que no pudiera ultimarse un proyecto de texto acordado para que lo examinara el Comité.

Por ello, el Reino Unido opina que la medida más oportuna sería remitir la cuestión al MEPC 64 para que siga examinándola.

Declaración de la delegación de Suecia

Suecia asistió al presente periodo de sesiones del MEPC con el firme propósito de honrar el acuerdo alcanzado en el MEPC 62 de elaborar una resolución sobre el fomento de la cooperación técnica y la transferencia de tecnología, que debía adoptarse junto con las enmiendas al Convenio MARPOL sobre el EEDI. Esta delegación sigue comprometida con ese objetivo y opina que todos los miembros del Grupo han trabajado duramente –más que duramente– para alcanzar un compromiso. Esta cuestión es grave y merece un examen a fondo, algo que ya está haciéndose. La delegación de Suecia lamenta que no se pudiera llegar a una conclusión, pero, tal como han indicado otros, está convencida de que todo el trabajo duro realizado ha permitido un avance importante y de que se estará en situación de ultimar la labor en el próximo periodo de sesiones.

Por último, esta delegación desea dar las gracias al Sr. Arsenio Domínguez por su liderazgo excelente y por su paciencia con el Grupo. El Sr. Domínguez ha sido claro, justo y mucho más amable con los miembros del Grupo de lo necesario. Gracias a él se cuenta con una base para la labor futura, y la delegación de Suecia le da las gracias por ello.

ANEXO 14

DECLARACIONES GENERALES DE LAS DELEGACIONES DE BRASIL, CHILE, CHINA E INDIA SOBRE CUESTIONES DE PRINCIPIO O DE POLÍTICA CON RESPECTO A LA REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO

Declaración de la delegación del Brasil

Las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte internacional han de abordarse de manera multilateral y consensuada, de conformidad con los principios y disposiciones de la CMNUCC y de su Protocolo de Kyoto.

La Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático celebrada en Durban, en diciembre de 2011, alcanzó un resultado amplio y equilibrado que garantizó el segundo periodo de compromiso del Protocolo de Kyoto y permitió una mayor ambición en el régimen del cambio climático en el futuro, incluidos la mejora de la cooperación a largo plazo y el lanzamiento de la "Plataforma de Durban para una acción reforzada".

Los resultados positivos de la Conferencia de Durban deberían tomarse como un ejemplo que la OMI debe seguir al abordar las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo, en particular, en lo que respecta al enfoque multilateral, a partir de las reglas acordadas por consenso. Los resultados consensuados y ambiciosos de Durban fortalecieron el liderazgo de la CMNUCC en cuanto al tratamiento del cambio climático.

El Brasil lamenta los resultados del MEPC 62, celebrado en julio de 2011, que no reflejaron las opiniones de todos los países, pese a las preocupaciones graves manifestadas por muchos países en desarrollo, en particular, en relación con las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL, que requirieron un procedimiento de votación para su aprobación. El MEPC 62 demostró que los Miembros de la OMI están claramente divididos en lo que respecta a las cuestiones relacionadas con el cambio climático.

La adopción de decisiones sin consenso pone en peligro la legitimidad del Comité en cuanto al tratamiento de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques. La falta de legitimidad de los resultados del último periodo de sesiones del MEPC se puso de manifiesto claramente en las deliberaciones posteriores celebradas en el periodo de sesiones extraordinario del Consejo y en la Asamblea de la OMI, que decidió, en su vigésimo séptimo periodo de sesiones, no aprobar el informe del MEPC 62. El órgano político de mayor rango de la OMI instó también al MEPC a que, en el futuro, trabajara tomando como base el consenso y no la votación.

El Brasil coincide plenamente con esta perspectiva. Es importante que las Partes fomenten la generación de confianza garantizando que todas las decisiones adoptadas por el MEPC hayan sido acordadas por consenso por todos los Miembros de la OMI. El Brasil espera también que la Secretaría desempeñe su labor haciendo gala del equilibrio y la imparcialidad necesarios en el apoyo a las Partes para avanzar en las cuestiones del cambio climático, en un proceso que debe estar impulsado por los Estados Miembros. Estos últimos deben establecer con cuidado los métodos y el ritmo de la labor, teniendo en cuenta la sensibilidad de las cuestiones sometidas a examen.

El precedente negativo de la votación del pasado mes de julio no debería repetirse. Las negociaciones deben volver a su cauce, con independencia de las dificultades de las delegaciones para encontrar puntos de coincidencia.

Declaración de la delegación de Chile

Chile es de la visión de que los esfuerzos de la industria deberían orientarse a continuar avanzando, en forma conjunta y consensuada, en la disminución de las emisiones de gases efecto invernadero. Nuestro país ha tenido una política económica abierta y no es contrario a las medidas de mercado. No obstante, consideramos pertinente evaluar en profundidad si existe la real necesidad de implementar este tipo de medidas; y, en caso que así sea, que las mismas no generen distorsiones en el comercio y la competitividad.

En tal sentido, estimamos importante considerar dentro de los objetivos del Estudio que existan análisis comparativos de las distorsiones al comercio y a la competitividad que se podrían generar en virtud de la aplicación de las medidas de mercado. Es de conocimiento del Comité que nuestro país es uno de los países más alejados y que medidas de mercado que distorsionen el comercio tendrán un impacto negativo para Chile.

Igualmente, nuestro país sostiene que de aplicarse medidas de mercado, la recaudación que se genere en virtud de ellas, no debe sobrepasar el porcentaje de contribución de emisiones de este sector al cambio climático.

Proponemos que las medidas, en caso que sean necesarias, sean implementadas teniendo en cuenta las circunstancias especiales y capacidades respectivas de cada una de las Partes.

Declaración de la delegación de China

El cambio climático es un desafío común al que debe hacer frente la comunidad mundial y que se abordará mediante la cooperación internacional. De modo análogo, la cuestión de la reducción de emisiones procedentes del transporte marítimo internacional se abordará también mediante mecanismos de cooperación multilaterales.

La esencia del multilateralismo es el grado de flexibilidad que permite que se alcancen puntos de coincidencia y que todas las Partes acepten la resolución. No debería recurrirse a la votación para resolver un problema.

La Secretaría desempeña una función importante en las negociaciones multilaterales de la OMI. El personal de la Secretaría debería prestar sus servicios de manera equilibrada y justa y no debería manifestar sus preferencias ni dar opiniones orientativas, dado que esto no ayudará a la labor del MEPC. La Secretaría debería llevar a cabo también su labor en sintonía con el mandato del MEPC y abstenerse de basarse en sus preferencias para ello. Se espera que, en el futuro, la Secretaría preste sus servicios de manera equilibrada y justa y lleve a cabo su labor de conformidad con el mandato del MEPC.

Declaración de la delegación de la India

La delegación de la India reconoce la importancia concedida por la Organización Marítima Internacional (OMI) y el Secretario General a la determinación y la elaboración de las medidas técnicas necesarias para alcanzar la reducción de emisiones del transporte marítimo internacional. Si bien la India aprecia esta misión de la OMI, dicha delegación aprovecha la presente oportunidad para volver a afirmar que se ha adoptado un gran número de medidas para reducir la intensidad de las emisiones de dicho país y que su Plan de acción nacional sobre el cambio climático tiene por objeto alcanzar este objetivo.

A este respecto, la cuestión del objetivo de estabilización a largo plazo no puede separarse de la cuestión de compartir el espacio de carbono y garantizar la distribución equitativa de la carga teniendo en cuenta los datos históricos de emisiones acumuladas, las emisiones per cápita y las necesidades de desarrollo de los países en desarrollo, y además debe regirse por el artículo 2 de la CMNUCC en su totalidad. En este contexto, el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas es un asunto crítico y debe respetarse en letra y espíritu.

Toda la estructura de la CMNUCC y del Protocolo de Kyoto se rige por la necesidad de abordar el cambio climático de una manera equitativa y teniendo en cuenta que los países desarrollados y los países en desarrollo no comparten por igual el espacio ambiental disponible. De ahí que no sea compatible utilizar en la actualidad el argumento de "no otorgamiento de un trato más favorable" para apartarse de los compromisos específicos necesarios para que los países del anexo I hagan frente al desafío del cambio climático.

La India toma nota con preocupación de la deliberación y adopción de la aplicación obligatoria por parte del 62º periodo de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino, celebrado en la Organización Marítima Internacional el mes de julio de 2011, que adoptó el nuevo capítulo 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL relacionado con el índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI) para los buques nuevos y el Plan de gestión de la eficiencia energética del buque (SEEMP) para todos los buques, en cuanto a la reducción de los gases de efecto invernadero del transporte marítimo internacional mediante medidas técnicas sin reconocer el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas de la CMNUCC.

- .1 Está previsto que la enmienda entre en vigor el 1 de enero de 2013. Sin embargo, la India desearía indicar que la OMI no reconoció el artículo 2-2 del Protocolo de Kyoto y el principio de "responsabilidades comunes pero diferenciadas" y respectivas capacidades consagrado en la CMNUCC. El principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas es el principio global que sustenta la CMNUCC y el Protocolo de Kyoto y debe ser respetado por cualquier otro acuerdo que trate de introducir medidas para la reducción de los gases de efecto invernadero.
- .2 A fin de abordar las inquietudes planteadas por los países en desarrollo durante las deliberaciones celebradas en los periodos de sesiones del MEPC en la OMI, las reglas se enmendaron también para incluir una cláusula que permite que cualquier Administración exima a los buques que enarbolan su pabellón del cumplimiento de las prescripciones del EEDI durante un periodo de hasta cuatro años (en función de la fecha del contrato) o de seis años y seis meses (en función de la fecha de entrega) después del 1 de enero de 2013.

La India desearía destacar también que la enmienda para incluir el EEDI en el Anexo VI del Convenio MARPOL no se adoptó por consenso y que, de hecho, se adoptó pese a las fuertes objeciones manifestadas por varios países en desarrollo, por ejemplo Arabia Saudita, Argentina, Brasil, Chile, China, Cuba, India, Kuwait y Sudáfrica.

La India entiende que, en los próximos periodos de sesiones del MEPC, se deliberará acerca de las medidas de mercado para recaudar fondos mediante el gravamen sobre el combustible o cualquier otro modelo de medidas de mercado.

Como país en desarrollo, la India no desea ningún acuerdo sobre medidas de mercado que repercuta negativamente en el principio básico de responsabilidades comunes pero diferenciadas y en su necesidad de desarrollo y que se aparte de la política de responsabilidades comunes pero diferenciadas con respecto a las emisiones de gases de efecto invernadero.

Además, todos somos conscientes de que el Acuerdo de Copenhague ha exigido objetivos vinculantes de reducción de las emisiones para los países desarrollados y promesas voluntarias de los países en desarrollo y ha previsto mecanismos para respaldar la creación de capacidad y el desarrollo tecnológico en los países en desarrollo para ayudarlos a abordar el cambio climático, pero no ha especificado recortes para las emisiones de CO₂ procedentes del transporte marítimo y la aviación internacionales. Esta medida no sólo va en contra del multilateralismo, sino que también se opone abiertamente a lo acordado en la CMNUCC. La India se pregunta si no nos encontramos ante la amenaza parecida de que en la OMI se empiecen a adoptar medidas unilaterales en lo que respecta al transporte marítimo internacional. Merece la pena volver a leer las observaciones del Secretario General en su discurso de apertura para encontrar respuestas a este temor.

La India entiende que la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático sigue siendo el único marco amplio para abordar las cuestiones del cambio climático.

La Conferencia de Durban ha decidido establecer la Plataforma de Durban a fin de emprender negociaciones para un protocolo futuro, un instrumento jurídico o una conclusión acordada de valor jurídico, que se ultime no antes de 2015 y se implante no después de 2020. Estas nuevas medidas se elaborarán de conformidad con la Convención actual y, por consiguiente, estarán sujetas a los principios y disposiciones pertinentes de ella, incluidos los principios de equidad y de responsabilidades comunes pero diferenciadas.

Sigue examinándose la propuesta de aplicar a cualquier costo las medidas de mercado para el transporte marítimo internacional, así como las repercusiones de dichas políticas para los países en desarrollo. Además, dada la incertidumbre actual sobre las repercusiones de las medidas de mercado, principalmente en los países en desarrollo, es necesario realizar estudios adicionales y amplios sobre sus efectos directos, indirectos y de contagio y continuar examinando, a partir de dichos estudios, la conveniencia y oportunidad de esas medidas antes de que se tome ninguna decisión sobre el particular.

Además, los Estados Miembros (y no consultores) deben realizar un estudio para confirmar la coherencia de las medidas de mercado propuestas con respecto a los convenios pertinentes, por ejemplo, la CMNUCC, el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas, las reglas de la OMC y el Protocolo de Kyoto.

Estas observaciones no tienen por objeto en absoluto causar diferencias políticas ni alterar las prioridades para responder al cambio climático. Cuando se insta a las delegaciones a que examinen inicialmente las resoluciones sobre una cuestión cuyas repercusiones, por una parte, apenas han sido sometidas a la más básica de las evaluaciones, y que, por otra, parece imponer desafíos exigentes al propio tejido económico de un país, el procedimiento es evidentemente incorrecto.

En vista de lo dicho, la India se ve obligada a destacar las cuestiones siguientes para su examen:

- .1 Cualquier conclusión que se extraiga con respecto a las medidas de mercado distinguirá entre países desarrollados y países en desarrollo, y las medidas que se adopten no deberían restringir el desarrollo social y económico de los países en desarrollo. También deberían tenerse en cuenta las condiciones especiales y las circunstancias nacionales de dichos países en desarrollo.
- .2 Además, en la etapa actual de desarrollo del país, no podrá concluirse un acuerdo jurídicamente vinculante para la reducción de emisiones que adopte la forma de medidas de mercado para el sector del transporte marítimo, dado que las emisiones en la India van a aumentar forzosamente, aunque de manera controlada, de modo que puedan cumplirse los objetivos de desarrollo socioeconómico y de erradicación de la pobreza.
- .3 Cualquier medida que se adopte para abordar la cuestión del cambio climático diferenciará entre las Partes que sean países desarrollados y las que sean países en desarrollo y no restringirá el desarrollo social y económico de las Partes que sean países en desarrollo, teniendo debidamente en cuenta las circunstancias especiales y las prioridades nacionales de dichos países.

ANEXO 15

DECLARACIONES DE LAS DELEGACIONES DE BRASIL Y JAPÓN SOBRE EL EXAMEN Y POSIBLE REFUNDICIÓN DE LAS PROPUESTAS DE MEDIDAS DE MERCADO

Declaración de la delegación del Brasil

El Brasil da las gracias a todos los que han presentado documentos en los que se examinan propuestas de medidas de mercado para el transporte marítimo internacional.

En primer lugar, hay que decir que si no se demuestra con claridad la necesidad imperiosa de una medida de mercado, ésta no debería examinarse. Debe dejarse clara esta cuestión desde el principio, y sólo después, cuando se haya demostrado su necesidad, empezar a debatir acerca de la medida de mercado.

Dado que esto es lo que se le ha pedido al Brasil, dicha delegación desea empezar reiterando la incompatibilidad existente entre los principios de la CMNUCC y las medidas adoptadas por la OMI, que no distinguen entre las Partes en el anexo I del Protocolo de Kyoto y las que no lo son.

Además, no hay que olvidar que los efectos de la adopción de una medida de mercado no han sido examinados a fondo en lo que respecta a la indemnización por la pérdida de competitividad de los productos nacionales, las consecuencias económicas y la seguridad alimentaria, entre otros asuntos. No puede adoptarse ninguna medida de mercado antes de que se conozcan las repercusiones de dicha decisión en los países en desarrollo.

Tal como se ha declarado en multitud de ocasiones, el Brasil se opone firmemente a que se imponga un gravamen en el combustible, dado que esto afecta directamente a los costos de flete y, en la práctica, a los productos de países alejados de los mayores centros de consumo. Esto puede acarrear repercusiones negativas para la economía, el desarrollo y el bienestar de los países afectados.

El Brasil se opone también al establecimiento de un fondo, dado que, en su opinión, su gestión sería como mínimo complicada y no está claro qué organización se encargaría de su funcionamiento.

Además, el Brasil entiende que la propuesta de aplicar medidas técnicas y operacionales a buques nuevos y existentes mediante una medida de mercado u otro instrumento va en contra de las propias enmiendas adoptadas en el último periodo de sesiones. El Brasil está totalmente de acuerdo con que el EEDI sea un instrumento reglamentario para estimular la mejora de la eficiencia energética de los buques nuevos mediante el proyecto del buque. Por consiguiente, dicho EEDI sólo debería aplicarse a esos buques y no a los existentes. De ahí que el Brasil no pueda apoyar las propuestas basadas en medidas técnicas que se apliquen a todos los buques.

En lo que respecta al documento MEPC 63/5/9, si bien el Brasil aprecia sinceramente el esfuerzo, el tiempo y el dinero invertidos en dicha empresa, opina que, entre otros aspectos, el muestreo llevado a cabo no puede considerarse representativo de conformidad con ningún patrón en lo que respecta a los efectos de un régimen de comercio de derechos de emisión mundial en la organización y las operaciones de las compañías en todo el mundo. Por consiguiente, el Brasil no puede mostrarse de acuerdo con las conclusiones de dicho documento.

Por último, si bien la propuesta de SECT incluye un concepto aparentemente atractivo, la viabilidad económica del sistema de intercambio de créditos propuesto no está clara ni tampoco existe ningún estudio sobre las repercusiones de las medidas conexas. Además, las medidas propuestas siguen existiendo únicamente en el plano teórico, dado que, hasta la fecha, no han sido sometidas a prueba por ningún grupo pertinente de partes interesadas del sector marítimo, por ejemplo, el de los propietarios de buques, armadores o constructores.

Declaración de la delegación del Japón

El Japón desea formular dos observaciones sobre lo siguiente: 1) si las deliberaciones en la OMI han alcanzado un grado de madurez suficiente como para seleccionar las medidas de mercado específicas que deban examinarse en el futuro y, en caso afirmativo, 2) si resulta oportuno basarse en la existencia de un proyecto de texto jurídico a tal efecto.

El Japón tiene claro que las deliberaciones sobre las medidas de mercado no han alcanzado un grado de madurez suficiente en la OMI, por lo cual entiende que es necesario realizar otro estudio de evaluación de las repercusiones. De ahí que sea demasiado prematuro limitar en la presente etapa el número de medidas de mercado para dicho estudio, si bien todas las medidas de mercado propuestas hasta la fecha deberían seguir examinándose.

En lo que respecta a la segunda cuestión, el Japón opina que no es oportuno considerar que una medida de mercado está lo suficientemente elaborada cuando esté vinculada a un proyecto de texto jurídico, teniendo en cuenta el grado de elaboración de los proyectos de textos jurídicos que se han presentado hasta la fecha. El Japón hace hincapié en que en los textos presentados pueden verse las palabras "por elaborar" en numerosas ocasiones. De ahí que el Japón opine que no proceda en absoluto utilizar el proyecto de texto jurídico para una referencia a fin de realizar una selección entre las opciones propuestas ni tampoco llevar a cabo dicho ejercicio de selección. Todas las propuestas deberían examinarse.

Teniendo en cuenta lo anterior y, si la OMI así lo desea, el Japón presentará el proyecto jurídico de su propuesta antes de que venza el plazo de presentación de documentos voluminosos para el MEPC 64, es decir, antes del final de junio de este año.

ANEXO 16

DECLARACIONES DE LAS DELEGACIONES DE BRASIL Y REPÚBLICA DE COREA SOBRE LA FINANCIACIÓN CLIMÁTICA Y LA UTILIZACIÓN DE LOS INGRESOS DEBIDOS A MEDIDAS DE MERCADO

Declaración de la delegación del Brasil

El Brasil desearía reiterar que las medidas de mercado que debe examinar el MEPC no han de concebirse como fuentes de financiación internacional para el cambio climático. No conviene considerar el sector marítimo en su conjunto como una posible fuente de recursos financieros para el cambio climático.

De conformidad con la CMNUCC y los Acuerdos de Cancún, los países desarrollados deben asumir la carga financiera de la respuesta internacional al cambio climático. Las Partes en el anexo II de la CMNUCC tienen la obligación clara de respaldar las medidas de reducción y adaptación en los países en desarrollo, de conformidad en particular con lo dispuesto en los artículos 4.3 y 4.4 de la Convención. Esta obligación no debe hacerse extensiva a los países en desarrollo.

En lo que respecta a las cargas en los combustibles marítimos como posible fuente prometedora de financiación climática, el Brasil reitera su entendimiento de que esto afecta directamente a los costos de flete y, en la práctica, a los productos de países alejados de los mayores centros de consumo. Esto puede acarrear repercusiones negativas para la economía, el desarrollo y el bienestar de los países afectados.

Declaración de la República de Corea

En lo que respecta al Fondo Verde para el Clima, la República de Corea desearía manifestar su preocupación de que los ingresos debidos a las medidas de mercado de la OMI se incluyan en el Fondo Verde para el Clima de la CMNUCC. El Gobierno de la República de Corea opina que los ingresos debidos a las medidas de mercado de la OMI deben aprovecharse y volver a invertirse en la elaboración de nuevas tecnologías y la transferencia de tecnología para mejorar el consumo de combustible de los buques. A su vez, esta tecnología nueva, que mejorará la eficiencia económica al reducir la emisión de los gases de efecto invernadero, contribuirá a la retirada de los buques más antiguos y más contaminantes y fomentará la utilización de buques que ahorren combustible. De conformidad con este punto de vista, el Gobierno de la República de Corea se refiere a la posibilidad de utilizar los ingresos obtenidos en la OMI en otros sectores distintos del transporte marítimo internacional.

Además, en lo que respecta a la financiación a largo plazo de la CMNUCC, la República de Corea desearía tomar nota también de que el transporte marítimo internacional es el modo de transporte más limpio si se tiene en cuenta la perspectiva del cambio climático y produce sólo el 3 % de las emisiones totales de gases de efecto invernadero. Por consiguiente, si bien es probable que las medidas de mercado de la OMI para combustibles marítimos sean una manera más rentable de recaudar fondos para el cambio climático u otros fines que los instrumentos fiscales más amplios utilizados en otros sectores distintos del transporte marítimo internacional, las medidas de mercado como primer régimen obligatorio de reducción de los gases de efecto invernadero tendrían también el efecto de alterar de manera significativa el transporte marítimo internacional.

Por último, la delegación de la República de Corea desearía hacer un llamamiento a todos los distinguidos Estados Miembros para que examinen la aplicación práctica de las medidas de mercado de la OMI en sintonía con lo señalado.

ANEXO 17

DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE LA INDIA SOBRE LA RELACIÓN DE UNA MEDIDA DE MERCADO PARA EL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL Y LAS REGLAS DE LA OMC

En marzo de 2011, en las deliberaciones sobre este asunto que tuvieron lugar en la tercera reunión interperiodos del Grupo de trabajo sobre las emisiones de gases de efecto invernadero, algunos Miembros opinaron, de forma concluyente, que las medidas de mercado que estaban examinándose en la OMI eran compatibles con las reglas de la OMC. Previamente, el Grupo de expertos sobre el estudio de viabilidad y evaluación de las repercusiones de las posibles medidas de mercado había concluido que todas las medidas de mercado podían implantarse, a pesar de las dificultades que conllevaba su introducción.

La India no acepta unas conclusiones tan categóricas como éstas. En primer lugar, las propuestas de medidas de mercado no son en su mayoría lo bastante detalladas ni tienen la madurez suficiente que avale tales conclusiones. Además, la OMI todavía no ha adoptado ninguna decisión, ni siquiera de manera provisional, con respecto al instrumento adecuado que se utilizaría para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques. Varios Miembros sostuvieron también que todas las propuestas están planteadas y que, por el momento, no puede decirse que ninguna de ellas haya sido descartada o retirada. En esas circunstancias, sería prematuro adoptar una postura definitiva sobre si las medidas de mercado son compatibles con las reglas de la OMC. No obstante, un examen preliminar indica que las medidas de mercado pueden violar las reglas del GATT y la OMC, tal como se explica a continuación.

Reglas de la OMC: Obligación del trato de la nación más favorecida

La obligación del trato de la nación más favorecida que figura en el artículo I: 1 del GATT de 1994 es uno de los pilares principales del sistema de comercio multilateral basado en las reglas. Dicho artículo establece de manera explícita que cualquier ventaja comercial concedida por un Miembro de la OMC a las importaciones de cualquier país ha de ser concedida inmediata e incondicionalmente a las importaciones de los demás Miembros de la OMC. Las prácticas de la OMC indican que las disposiciones del artículo I del GATT contemplan no sólo las acciones, sino también las omisiones, siempre que confieran una ventaja a cualquier país.

Además, el artículo I: 1 prohíbe la discriminación entre productos similares con origen o destino en países distintos y garantiza que los productos similares reciban el mismo trato con independencia de su origen. Dicho artículo no sólo abarca la discriminación "por ley" o de jure, sino también la discriminación "de hecho" o de facto, lo cual supone que las medidas discriminatorias tanto de jure como de facto aplicadas a las importaciones o exportaciones estén prohibidas de conformidad con las reglas de la OMC. De ahí que las medidas que parezcan ser "neutras en cuanto al origen", pero que puedan facilitar a determinados países más oportunidades para comerciar que a otros contravendrían, por consiguiente, la obligación de no discriminación del artículo I.

Propuestas de medidas de mercado

La propuesta presentada por Dinamarca y otros indica, entre otras cosas, que si se comprueba que el buque viola el convenio sobre el Fondo internacional para las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques, se le podrá detener, excluir o expulsar de un puerto. Habría infracción si se comprueba que el buque no utiliza combustible líquido de un proveedor registrado, que el propietario del buque no ha pagado la contribución por los gases de efecto invernadero al fondo indicado *supra* o que no se han conservado a bordo del buque una nota de entrega de combustible válida u otra documentación y registros prescritos por el convenio. La propuesta presentada por Noruega contiene una disposición similar. De acuerdo con dicha propuesta, habría infracción si la inspección revela que no se dispone de un certificado internacional de comercio de derechos de emisión a bordo del buque; si no se han entregado los derechos de emisión para el último periodo de compromiso; y si no se han encontrado a bordo la documentación y los registros prescritos por el convenio.

Compatibilidad de las propuestas indicadas con las reglas de la OMC

Es probable que las propuestas violen el principio de no discriminación del GATT de 1994 que se denomina habitualmente obligación del trato de la nación más favorecida, tal como se explica a continuación.

Los buques son productos clasificables de conformidad con el capítulo 89 del Sistema armonizado de nomenclatura. El principio de no discriminación del artículo I del GATT exige que los Miembros de la OMC garanticen que se conceda el mismo trato a los buques originarios de países distintos cuando hagan escala en sus puertos. El hecho de que el propietario de un buque no haya pagado la contribución por los gases de efecto invernadero o que no se hayan entregado los derechos de emisión no son motivos válidos, de conformidad con las reglas de la OMC, para la detención, la expulsión o la exclusión de un buque en un puerto. Dichas medidas violan el principio de no discriminación, dado que favorecen que se hagan distinciones entre dos Miembros de la OMC únicamente por el hecho de que sus buques cumplan o no las disposiciones de un instrumento que no sea de la OMC.

Tal como se ha indicado anteriormente, el artículo I del GATT de 1994 no sólo se aplica a las medidas que son discriminatorias por definición, sino también a aquéllas que parecen ser "neutras en cuanto al origen", pero que de hecho son discriminatorias. Las medidas de mercado entrarían dentro de la última categoría. Varios estudios realizados sobre este asunto demuestran que las medidas de mercado aumentarían el costo de los fletes, lo cual tendría un efecto importante en las exportaciones e importaciones de determinados productos desde determinados países. Por ejemplo, en el caso de las importaciones y exportaciones de carbón y cereales y de otros productos cuyo valor es bajo en relación con su peso, el efecto de las medidas de mercado en la competitividad de la exportación en los países en desarrollo sería mayor. Otros países podrían no verse afectados de la misma manera. El Grupo de expertos sobre el estudio de viabilidad y la evaluación de las repercusiones de las posibles medidas de mercado también había opinado que la implantación de las medidas de mercado afectaría a algunos países y productos más que a otros y que, en algunos casos, incluso unos pequeños aumentos de los costos podrían tener unas consecuencias relativamente importantes.

Esta delegación opina que la implantación de medidas de mercado cambiaría las condiciones de la competencia entre los países y entre productos similares. De hecho, las medidas de mercado se traducirían en una situación de equilibrio inestable en el comercio internacional que, a su vez, podría crear condiciones favorables para determinados países y condiciones comerciales desfavorables para otros. Esto supondría la violación del artículo I del GATT.

Reglas de las OMC: Eliminación general de las restricciones cuantitativas en las importaciones y exportaciones

El artículo XI del GATT de 1994 trata de la eliminación general de las restricciones cuantitativas en las importaciones y exportaciones. De conformidad con dicho artículo, "ninguna parte contratante impondrá ni mantendrá –aparte de los derechos de aduana, impuestos u otras cargas– prohibiciones ni restricciones a la importación de un producto del territorio de otra parte contratante o a la exportación o a la venta para la exportación de un producto destinado al territorio de otra parte contratante, ya sean aplicadas mediante contingentes, licencias de importación o de exportación o por medio de otras medidas".

Las medidas de mercado que nieguen el acceso a puerto a un buque aduciendo el impago de la contribución por los gases de efecto invernadero o la no entrega de los derechos de emisión tendrían como consecuencia restringir la importación de mercancías a bordo de ese buque. Este tipo de medida puede ser incoherente con respecto al artículo XI. De conformidad con dicho artículo, las restricciones en forma de "contingentes, licencias de importación o de exportación, o por medio de otras medidas" son "restricciones" a la importación. En la jurisprudencia del GATT y la OMC, los grupos especiales han interpretado el artículo XI como una prohibición amplia de todos los tipos de limitaciones para la importación de productos aparte de los derechos de aduana, impuestos y otras cargas. La prescripción de que los buques deban llevar un certificado de comercio de derechos de emisión no adopta la forma de los "derechos de aduana, impuestos u otras cargas" con el significado del artículo XI. Por consiguiente, la prescripción puede ser incongruente con dicho artículo.

Reglas de la OMC: artículo V del GATT de 1994: Libertad de tránsito

La obligación del trato de la nación más favorecida se consagra también en el artículo V del GATT de 1994, que trata de la libertad de tránsito de mercancías, buques y otros medios de transporte. El artículo V establece lo siguiente: "no se hará distinción alguna que se funde en el pabellón de los barcos, en el lugar de origen, en los puntos de partida, de entrada, de salida o de destino, o en consideraciones relativas a la propiedad de las mercancías, de los barcos o de otros medios de transporte". Si bien el asunto que está examinándose aquí no es la libertad de tránsito, se cita el artículo mencionado del GATT para hacer hincapié en que la obligación del trato de la nación más favorecida se aplica a todos los buques en lo que respecta a su entrada, salida o partida en los puertos, con independencia de su origen o pabellón.

Reglas de la OMC: artículo VIII del GATT de 1994: Derechos y formalidades referentes a la importación y a la exportación

El artículo VIII del GATT de 1994 trata de los derechos y formalidades referentes a la importación. El artículo VIII establece que todos los derechos y cargas percibidos por las partes contratantes sobre la importación o en conexión con ella se limitarán al coste aproximado de los servicios prestados y no deberán constituir una protección indirecta de los productos nacionales ni gravámenes de carácter fiscal aplicados a la importación. La propuesta de medida de mercado que prevea un gravamen mediante sanción o multa podría infringir dicho artículo.

Reglas de OMC: Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (AGCS)

El Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (AGCS) contiene una disposición idéntica sobre la obligación del trato de la nación más favorecida. Sin embargo, cabe mencionar que las negociaciones sobre los servicios de transporte marítimo todavía no han concluido y que los Miembros han decidido que, hasta la conclusión de las negociaciones, la obligación del trato de la nación más favorecida de conformidad con el artículo II del AGCS permanecerá suspendida para este sector. No obstante, la suspensión no es aplicable a los compromisos de los servicios de transporte marítimo que los Miembros hayan suscrito en sus listas de la OMC. En esos casos, habría infracción si no se cumple el principio de no discriminación del artículo II del AGCS.

Asimismo, el sector del transporte marítimo se encuentra en una situación especial en las negociaciones de los servicios, dado que la negociación de los compromisos y listas de exenciones de la nación más favorecida en dicho sector está sujeta a las condiciones especiales que se indican en la decisión del Consejo del Comercio de Servicios de 3 de julio de 1996 (S/L/24). El párrafo 7 de dicha decisión dispone lo siguiente: "queda entendido que, desde este mismo momento y hasta la conclusión de las negociaciones..., los Miembros no aplicarán ninguna medida que afecte al comercio de servicios de transporte marítimo salvo en respuesta a medidas aplicadas por otros países y con objeto de mantener o mejorar la libertad de suministro de servicios de transporte marítimo, y no de manera que mejore su posición negociadora y su influencia en las negociaciones". La compatibilidad de las diversas propuestas sobre medidas de mercado deberá examinarse teniendo en cuenta dicha decisión sobre la obligación "de mantenimiento de la situación".

La India desearía también formular las observaciones y sugerencias generales que se indican a continuación:

- .1 El transporte marítimo está al servicio del comercio mundial. El sector no debería introducir medidas que creen complicaciones para el comercio mundial y desencadenen disputas comerciales. El comercio genera riqueza y ofrece a los países en desarrollo la posibilidad de invertir esa riqueza en medidas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques y otras medidas para reducir tales emisiones. Esto no sería así si dichos países se empobrecen por la exigencia de implantar medidas de mercado.
- .2 Las propuestas de medidas de mercado no son compatibles con el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas y respectivas capacidades ni con el principio de equidad de la CMNUCC. Si ha de respetarse el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas, no se puede esperar que todos los socios comerciales adopten medidas de mitigación del cambio climático del mismo calibre, tal como queda implícito en las propuestas de medidas de mercado. Los proponentes han de incorporar abiertamente el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas en las propuestas de medidas de mercado.
- .3 Las negociaciones deben guiarse por los principios consolidados de un enfoque impulsado por los Miembros, dirigido de abajo a arriba y transparente. Debe seguirse el principio de "inclusión" en letra y espíritu. Además, el principio de "sin sorpresas" debería guiar el proceso de negociación.

- .4 Las nuevas medidas de la OMI podrían ayudar a que los armadores de buques ahorraran entre 34 000 y 60 000 millones de dólares de los Estados Unidos en costos de combustible para 2020, así como a reducir las emisiones de dióxido de carbono procedentes del transporte marítimo internacional en un máximo anual de 180 millones de toneladas para 2020, una cifra que aumentará hasta los 390 millones de toneladas para 2030. Un estudio realizado calcula que las medidas técnicas y operacionales podrían incrementar la eficiencia y reducir el índice de emisiones en un porcentaje comprendido entre el 25 % y el 75 %. En vista de lo anterior, esta delegación opina que, por el momento, las medidas técnicas y operacionales son adecuadas para reducir las emisiones del transporte marítimo y que las denominadas insuficiencias que deben abordarse mediante las medidas de mercado no tienen base alguna.
- .5 En opinión sopesada de la India, la compatibilidad de las propuestas de medidas de mercado con respecto al GATT de 1994 y a otros instrumentos de la OMC debería estudiarse en todos sus aspectos antes de que se tome ninguna decisión sobre la adopción de medidas de mercado para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques. Dichas medidas no deberían adoptarse hasta que no se realice un estudio exhaustivo para evaluar sus repercusiones en los países en desarrollo.
- .6 Debería permitirse que la India presente un documento detallado sobre la compatibilidad de las medidas de mercado con respecto a las reglas de la OMC como continuación del documento ya presentado en la OMI. La India solicitaría también que en el mandato del estudio que deba realizarse sobre las medidas de mercado se incluya, entre otras cosas, la cuestión de la compatibilidad de las medidas de mercado con las reglas de la OMC.

ANEXO 18

DECLARACIÓN DE UN REPRESENTANTE DE LA SECRETARÍA DE LA CMNUCC SOBRE CUESTIONES RELATIVAS A LA CMNUCC

Evaluación general de los resultados de la Conferencia de Durban

Este representante tomó nota de que se ha facilitado al MEPC 63 información sobre el proceso y los resultados de la CMNUCC.

Este representante desearía aprovechar la presente oportunidad para facilitar un resumen amplio de los resultados de la Conferencia sobre el Cambio Climático celebrada en Durban (Sudáfrica) del 28 de noviembre al 10 de diciembre de 2011 y destacar a continuación los resultados específicos que sean de interés para el sector del transporte marítimo internacional.

La Conferencia de Durban es una de las más amplias y de mayor alcance en la historia de las negociaciones sobre el cambio climático. Los Gobiernos alcanzaron en muchos ámbitos acuerdos históricos entre los países en desarrollo y los países industrializados.

Principalmente, los Gobiernos acordaron una vía hacia un sistema mundial nuevo que incluya las emisiones de todos los países. Los Gobiernos decidieron iniciar negociaciones para elaborar un protocolo, otro instrumento jurídico o una conclusión acordada con fuerza legal en el marco de la Convención que sea aplicable a todas las Partes. Decidieron también que dichas negociaciones concluyeran para 2015 y que ese acuerdo nuevo entrara en vigor a partir de 2020.

En segundo lugar, los Gobiernos acordaron mantener el sistema jurídico actual, el Protocolo de Kyoto, que establece que los países industrializados han de reducir sus emisiones. El segundo periodo de compromiso del Protocolo de Kyoto comienza en enero de 2013.

En tercer lugar, para el periodo comprendido hasta 2020, 89 países, tanto industrializados como en desarrollo, confirmaron las promesas de mitigación formuladas de conformidad con la Convención. Esas promesas corresponden en total a aproximadamente el 80 % de las emisiones mundiales.

En cuarto lugar, tal vez se recuerde que, hace un año, durante la Conferencia de Cancún, los Gobiernos acordaron establecer la infraestructura institucional necesaria para que los países en desarrollo contribuyan plenamente al régimen mundial del cambio climático. Dicha infraestructura experimentó una evolución significativa en Durban.

En este contexto, la Conferencia de las Partes adoptó decisiones críticas sobre lo siguiente:

- .1 el instrumento rector del Fondo Verde para el Clima;
- .2 el mandato del Centro y Red de Tecnología del Clima, que es el brazo ejecutor del Mecanismo Tecnológico; y
- .3 la puesta en marcha del Comité de Adaptación, que coordinará y facilitará orientaciones sobre las medidas de adaptación.

Resultados de la Conferencia de Durban específicos del sector del transporte marítimo internacional

Además de esas decisiones de gran alcance sobre el régimen mundial del cambio climático, los Gobiernos avanzaron de manera significativa en su examen de otras cuestiones relacionadas con la implantación de la Convención, incluidas las que tratan de la limitación y reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo internacional.

Como muchos de los destinatarios de esta declaración ya saben, las negociaciones se llevaron a cabo en dos foros:

- .1 en el punto de mitigación acerca de los enfoques sectoriales del Grupo de Trabajo Especial sobre la cooperación a largo plazo; y
- .2 en el punto 9 a) del orden del día del Órgano Subsidiario de Asesoramiento Científico y Tecnológico.

Las Partes en el Grupo de Trabajo Especial sobre la cooperación a largo plazo acordaron seguir estudiando las cuestiones relacionadas con el tratamiento de las emisiones procedentes del transporte aéreo y marítimo internacional². Ésta es la primera decisión de la Conferencia de las Partes sobre el particular desde la adopción del Protocolo de Kyoto y da una idea de la función del sector del transporte marítimo como parte de una estrategia mundial y amplia para abordar el cambio climático.

Las Partes en el Órgano Subsidiario de Asesoramiento Científico y Tecnológico –que es el órgano que recibe y examina la información de la OMI y la OACI– tomaron nota de la información facilitada por estas dos organizaciones sobre los avances recientes y la labor actual que se lleva a cabo para abordar las emisiones procedentes del combustible utilizado en la aviación y el transporte marítimo internacionales. El Órgano Subsidiario de Asesoramiento Científico y Tecnológico invitó a las Secretarías de la OACI y la OMI a que continuaran informando de la labor pertinente realizada en sus ámbitos respectivos en futuros periodos de sesiones del Órgano Subsidiario.

Vía futura

La Conferencia de Durban fue un gran avance en el camino hacia una respuesta renovada y más amplia al cambio climático, en particular, en cuanto a la decisión de las Partes de iniciar negociaciones destinadas a un acuerdo jurídico futuro, en el que, en principio, se incluirán todas las Partes en la Convención.

Sin embargo, ningún acuerdo ni conjunto de acuerdos puede facilitar una respuesta definitiva al desafío del cambio climático. Todos los Gobiernos y todos los sectores deben esforzarse al máximo para abordar los peores efectos del cambio climático.

Entre el momento actual y 2015, las negociaciones acerca del futuro acuerdo internacional sobre el cambio climático deben recibir el aliento y el respaldo necesarios a través de medidas concretas, de modo que todos recorramos el mismo camino y alcancemos ese resultado, tan necesario, que nos llevará hacia un mundo más sostenible.

² Proyecto de decisión [2/CP.17], párrafo 78.
(http://unfccc.int/files/meetings/durban_nov_2011/decisions/application/pdf/cop17_lcaoutcome.pdf).

El sector del transporte marítimo internacional debe realizar una contribución importante para que la comunidad internacional pueda cumplir con sus objetivos de mitigación del cambio climático a tiempo.

Las últimas decisiones adoptadas en el Comité de Protección del Medio Marino ponen de relieve la función de la OMI en cuanto al tratamiento de las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo internacional. Dichas decisiones indican que el sector aceptó de manera responsable el desafío de contribuir a los esfuerzos internacionales para elaborar una sociedad mundial más sostenible. No puede permitirse que el ímpetu de estos avances se pierda.

Las Partes en el marco de la OMI y, en particular, en este Comité, han de seguir dirigiendo el tratamiento de las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo internacional. Las decisiones de seguir implantando las medidas obligatorias para mejorar la eficiencia y reducir las emisiones (medidas técnicas y operacionales) y las directrices pertinentes, así como la decisión de analizar medidas de mercado adicionales, fomentarán en gran medida el proceso en el seno de la CMNUCC para negociar un marco jurídico relativo al cambio climático y contribuirían al establecimiento de una respuesta mundial y amplia al cambio climático.

Observaciones finales

Este representante desearía concluir su intervención confirmando una vez más el compromiso de la Secretaría de la CMNUCC de seguir apoyando a la OMI, a su Secretaría y al Comité de Protección del Medio Marino, y de continuar trabajando con ellos para garantizar los avances en cuanto a la limitación y reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo internacional.

ANEXO 19

DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DEL BRASIL SOBRE CUESTIONES RELATIVAS A LA CMNUCC

La consideración de objetivos de mitigación uniformes para un sector único, por ejemplo, el del transporte marítimo internacional, no es coherente con la CMNUCC y su Protocolo de Kyoto. El régimen del cambio climático se basa en un enfoque económico, en el que cada país selecciona libremente las medidas y los sectores de mitigación que sean oportunos, de conformidad con sus circunstancias nacionales.

El Brasil ha adoptado unas medidas de mitigación nacionales muy ambiciosas y oportunas. En Durban, el Director Ejecutivo del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente declaró que el Brasil ha sido el único país que se ha esforzado al máximo para abordar el problema del cambio climático. Esta opinión fue secundada por el jefe de la delegación de Noruega en la sesión plenaria final del 17º periodo de sesiones de la Conferencia de las Partes.

El Brasil no está listo para examinar objetivos vinculantes para el sector del transporte marítimo, que es un sector clave para el desarrollo sostenible, mientras que otros sectores de la economía de este país están realizando esfuerzos ambiciosos para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.

El Brasil espera que, en lugar de examinar un objetivo para el transporte marítimo internacional, los países desarrollados asuman el liderazgo en cuanto al tratamiento del cambio climático, de conformidad con los compromisos contraídos en virtud de la CMNUCC y el Protocolo de Kyoto, y adopten las medidas nacionales ambiciosas que consideren necesarias, tal como concluyó el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático.
