

Proyecto 7: Fortalecimiento de la aplicación en América del Norte de los límites de la Organización Marítima Internacional en cuanto al contenido de azufre en combustibles	Años de operación: 2015-2016
Presupuesto previsto para dos años: \$C250,000 Año 1: \$C125,000 Año 2: \$C125,000	
Prioridades estratégicas y subtemas <ul style="list-style-type: none"> • <i>Crecimiento verde – Transporte</i> • <i>Mitigación del cambio climático y estrategias de adaptación – Contaminantes de vida corta precursores del cambio climático</i> 	
¿En qué forma aborda el presente proyecto los ejes transversales? El proyecto apunala iniciativas encaminadas a mejorar la salud humana, sobre todo de grupos vulnerables, y el medio ambiente al garantizar que el transporte marítimo internacional observa los límites establecidos por la Organización Marítima Internacional (OMI) en cuanto al contenido de azufre en combustibles de embarcaciones que transitan por zonas de control de emisiones (ZCE). El proyecto facilitará la adopción y coordinación y, si procede, la alineación de procesos y políticas utilizados para evaluar la observancia de límites en el contenido de azufre en combustibles de embarcaciones que transitan por ZCE en América del Norte. Asimismo, el proyecto impulsará el acopio, análisis e intercambio de información pertinente para el monitoreo del cumplimiento y la aplicación del límite sobre el contenido de azufre en combustibles de embarcaciones que transitan por zonas de control de emisiones.	
Resumen del proyecto (incluida una descripción clara del objetivo del proyecto) Este nuevo proyecto de la CCA tiene por objetivo aumentar la capacidad en América del Norte para evaluar el cumplimiento y, en su caso, aplicar las normas de la Organización Marítima Internacional (OMI) en materia de contenido de azufre en combustibles de uso marítimo, sobre todo aquellas aplicables a zonas de control de emisiones (ZCE). En el anexo VI del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (Marpol, por sus siglas en inglés) de la OMI se establece un límite —de aplicación a escala mundial— respecto del contenido de azufre en combustibles de uso marítimo, así como una norma radicalmente más rigurosa en la materia para zonas de control de emisiones designadas. Las Partes del anexo VI del Convenio Marpol podrán proponer la designación de una zona de control de emisiones, a manera de enmienda obligatoria del mismo anexo, cuando demuestren que las emisiones de óxidos de azufre (SO _x), partículas suspendidas (PS) y óxidos de nitrógeno (NO _x), generadas por transporte marítimo internacional, afectan en forma adversa la calidad del aire, la salud humana y el medio ambiente en áreas geográficas específicas. Habiendo establecido previamente la ZCE de América del Norte, Canadá y Estados Unidos trabajan actualmente, por medio de la CCA, para apoyar a México a formular una propuesta para la designación de una zona de control de emisiones para aguas mexicanas, la cual —una vez adoptada por la OMI— se crearía una verdadera ZCE de América del Norte. Las Partes de la CCA ahora proponen trabajar conjuntamente en torno a la adopción de medidas que fortalecerán la confianza en el sentido de que el transporte marítimo internacional cumple y seguirá cumpliendo con la norma respecto del contenido de azufre en el combustible de buques que transitan por zonas de control de emisiones. Actualmente, los combustibles de uso marítimo dan cuenta de cerca de la mitad de los costos operativos diarios de una embarcación típica y utilizar combustibles con bajo contenido de azufre puede suponer un aumento de miles de dólares en el costo diario de una embarcación por concepto de combustible. Este diferencial de costos aumentará cuando el límite que establece la OMI sobre el contenido de azufre en los	

combustibles de embarcaciones que observen las ZCE disminuya de 1.0 a 0.1 por ciento a partir del 1 de enero de 2015. Datos sugestivos obtenidos de dos zonas de control de emisiones de azufre en el norte de Europa indican que algunos operadores de buques tienen conocimiento sobre los limitados regímenes de aplicación en esa región e, intencionalmente, infringen la norma sobre el contenido de azufre en combustibles de uso marítimo en vigor con el propósito de reducir los costos en este rubro. Esta práctica infractora a gran escala comprometería y mermaría los beneficios en la calidad del aire, la salud y el medio ambiente asociados con la adopción de normas de la OMI en materia de contenido de azufre en combustibles de uso marítimo y, en términos competitivos, afectaría a las navieras que sí se adhieren a las normas. Dado que el transporte marítimo representa una industria verdaderamente mundial y América del Norte registra intensos flujos marítimos comerciales, lo mismo al interior del subcontinente que con el resto del mundo, la CCA goza de una posición privilegiada para adoptar medidas orientadas a fortalecer la aplicación, a escala subcontinental, de las normas de la OMI en cuanto al contenido de azufre en combustibles de buques.

Resultados a corto plazo (a la mitad del camino)

- Mayor sensibilización sobre la necesidad y los medios de monitorear el cumplimiento, así como de aplicar las normas de la OMI en materia de contenido de azufre en combustibles utilizados por buques que transitan por zonas de control de emisiones y en aguas internacionales.
- Entendimiento de los elementos comunes y las diferencias entre los sistemas de cumplimiento y aplicación pertinentes en los países que integran la CCA.
- Una descripción inicial de las tecnologías para el monitoreo del cumplimiento y las medidas de seguridad de la información de que se dispone.

Resultados a largo plazo (al finalizar el proyecto)

- Mayor conciencia ciudadana respecto de la conducción y eficacia de campañas de inspección conjuntas u otras iniciativas que busquen fortalecer el cumplimiento de normas sobre el contenido de azufre en combustibles de uso marítimo.
- Evaluación de tecnologías y mejores prácticas de monitoreo disponibles, junto con cuestiones o asuntos de primordial relevancia que requieren atención ulterior.
- Propuestas para adoptar, en forma coordinada y a escala de América del Norte, procesos y herramientas para el acopio, análisis e intercambio de información, a efecto de impulsar el monitoreo del cumplimiento y la aplicación.
- Propuesta a someter a la posible consideración del gobierno mexicano sobre medidas para establecer o mejorar su sistema de instrumentación y aplicación.
- Propuestas para realizar posibles enmiendas al anexo VI del Convenio Marpol que fortalecerían el aseguramiento del cumplimiento y la aplicación.

Resultados ambientales a más largo plazo (con posterioridad a la conclusión del proyecto)

- Campañas coordinadas para el monitoreo del cumplimiento y la aplicación, con miras a detectar y desalentar prácticas infractoras.
- Mitigación significativa de la contaminación atmosférica en zonas marítimas, lo mismo de contaminantes de criterio como climáticos.
- Mejoras proporcionales en América del Norte en términos de calidad del aire, salud humana y ecosistemas.

Indicadores de desempeño (medidas SMART, por su acrónimo en inglés, cuantificables)

- **Llevar a cabo actividades de difusión y concientización**
 - Específicas (*Specific*): Celebrar un taller sobre los regímenes y mejores prácticas en vigor en materia de cumplimiento y aplicación; elaborar un *libro blanco* sobre medidas de coordinación deseables en América del Norte y formular enmiendas al anexo VI del Convenio Marpol que pudieran aplicarse en aras de mejorar las iniciativas de fomento del cumplimiento; preparar otro *libro blanco* sobre cómo México podría establecer o reforzar su régimen de cumplimiento y aplicación interno, y emprender una campaña para aumentar la conciencia ciudadana sobre las iniciativas adoptadas por las tres Partes de la CCA.
 - Medibles (*Measurable*): El taller, el resumen del mismo y los *libros blancos* constituyen resultados y actividades discretos que pueden medirse, lo mismo a partir de su finalización como de los cambios cuantificables en el entendimiento y prácticas de funcionarios gubernamentales pertinentes en los países de la CCA. La campaña de concientización ciudadana supone una actividad y un resultado discretos que pueden medirse en términos de la mayor conciencia ciudadana y el apoyo a un robusto monitoreo del cumplimiento y la aplicación de las normas de la OMI en materia de contenido de azufre en combustibles de embarcaciones que transitan por zonas de control de emisiones.
 - Asequibles, alcanzables, aceptables y asignables (*Attainable/Achievable/Acceptable/Assignable*): Las subtareas son asequibles y alcanzables, aceptables y asignables.
 - Relevantes y realistas (*Relevant/Realistic*): Éstas guardan relevancia para el proceso de mejorar y alinear los regímenes de implementación y aplicación de zonas de control de emisiones dentro de los tres países de América del Norte, así como en la identificación de propuestas a escala subcontinental para una posible formulación de políticas de la OMI. Asimismo, son realistas porque aprovechan otros programas de difusión y concientización que influyeron en la creación de zonas de control de emisiones en América del Norte y otras regiones.
 - Específicas y limitadas en términos de tiempo (*Time-specific/time-limited*): Las subtareas discretas pueden llevarse a cabo y concluirse al término del segundo año del proyecto.

- **Fomentar prácticas más estandarizadas para el acopio e intercambio de información sobre cumplimiento de la norma de la OMI en cuanto al contenido de azufre en combustibles de buques que transitan por zonas de control de emisiones en América del Norte**
 - Específicas (*Specific*): Examinar los regímenes en América del Norte en vigor en materia de cumplimiento y aplicación de límites en el contenido de azufre en combustibles de uso marítimo e identificar las principales características de dichos programas; preparar una lista de verificación preliminar y procedimientos estandarizados para fomentar el cumplimiento de inspecciones del contenido de azufre en combustibles, así como concebir opciones para incluir información sobre el monitoreo del cumplimiento de embarcaciones en tránsito en las inspecciones de control realizadas por el Estado rector del puerto, y crear un marco provisional para el intercambio trilateral de información en materia de cumplimiento.
 - Medibles (*Measurable*): Terminación de todos los productos de trabajo; consideración formal de conclusiones y recomendaciones.
 - Asequibles, alcanzables, aceptables y asignables (*Attainable/Achievable/Acceptable/Assignable*): Gran parte del trabajo ya se ha iniciado, cuando menos en Canadá y Estados Unidos, aunque no se ha emprendido ninguna labor a escala de América del

Norte. Con el apoyo de la CCA, las Partes que la integran habrán de formular una propuesta preliminar para generar una lista de verificación estandarizada para la inspección del cumplimiento, así como elaborar un proceso para integrar información sobre actividades de monitoreo del cumplimiento de buques que transitan por una zona de control de emisiones en la inspección de control a cargo del Estado rector del puerto, y establecer un marco que permita el intercambio trilateral de información relativa al cumplimiento de las normas en materia de contenido de azufre en combustibles de uso marítimo.

- Relevantes y realistas (*Relevant/Realistic*): Los funcionarios responsables del control realizado por el Estado rector del puerto deberán atender numerosos asuntos en el transcurso de sus inspecciones y se beneficiarán de procedimientos y herramientas que les permitan ahorrar tiempo y estén diseñados para evaluar la observancia de las normas relativas al contenido de azufre en combustibles previstas en el anexo VI del Convenio Marpol. Al estandarizar los procedimientos para la integración y el intercambio de información se maximizan la eficacia y eficiencia de los recursos de iniciativas orientadas a fomentar el cumplimiento y la aplicación en toda América del Norte.
- Específicas y limitadas en términos de tiempo (*Time-specific/time-limited*): Los productos de este trabajo se prepararán en el transcurso de los dos años y podrán concluirse al término del segundo año. Sin embargo, las decisiones fundamentales para establecer de manera formal un régimen estandarizado en la CCA probablemente tengan que esperar hasta que concluya el proyecto.

- **Evaluar y concebir tecnologías de monitoreo para coadyuvar en el aseguramiento del cumplimiento y la aplicación**

- Específicas (*Specific*): Revisión de material publicado sobre mejores prácticas de monitoreo, en tiempo real y en uso, del cumplimiento de normas relativas al contenido de azufre en combustibles de uso marítimo, y medidas de seguridad de la información; realización de un taller dirigido a representantes de gobierno, empresas navieras y proveedores de tecnología para examinar y evaluar las tecnologías de monitoreo disponibles, y la redacción de un *libro blanco* sobre asuntos clave que requerirán mayor atención.
- Medibles (*Measurable*): Se trata de resultados y actividades discretos. La revisión de material publicado y las discusiones del taller generarán expresiones de interés cuantificables o apoyo a las diferentes opciones de monitoreo.
- Asequibles, alcanzables, aceptables y asignables (*Attainable/Achievable/Acceptable/Assignable*): Ya se dispone de estas tecnologías y sólo es necesario demostrar su idoneidad para utilizarlas en un contexto de transporte marítimo.
- Relevantes y realistas (*Relevant/Realistic*): Su relevancia estriba en que la información relativa al cumplimiento recopilada en puertos —es decir, mientras un buque se encuentra atracado— no necesariamente refleja la observancia de una embarcación de la norma sobre el contenido de azufre en combustibles al navegar por zonas de control de emisiones lejos de la costa (por ejemplo, a una distancia menor al límite de 200 millas náuticas [370.4 kilómetros] de las costas establecido para una ZCE en América del Norte). Es realista porque sistemas de monitoreo comparables se usan en forma generalizada en otros contextos, como fuentes estacionarias, por ejemplo.
- Específicas y limitadas en términos de tiempo (*Time-specific/time-limited*): Las subtarefas discretas podrán realizarse en bloques de tiempo limitados y los trabajos quedarán concluidos al término del segundo año del proyecto.

Tareas necesarias para alcanzar los resultados ambientales

1. Llevar a cabo actividades de difusión y concientización.
2. Fomentar prácticas más estandarizadas para el acopio e intercambio de información sobre cumplimiento de la norma de la OMI en cuanto al contenido de azufre en combustibles de buques que transitan por zonas de control de emisiones en América del Norte.

3. Identificar e intercambiar información sobre mejores prácticas y tecnologías para monitorear el cumplimiento de normas respecto del contenido de azufre en combustibles.

Tarea 1. Llevar a cabo actividades de difusión y concientización

Subtareas	Resultados o productos	Manera en que las tareas y productos acercan el proyecto hacia los resultados ambientales previstos	Plazo	Presupuesto (\$C) (actividades)
<p>Subtarea 1.1: Intercambiar información sobre mejores prácticas para facilitar el cumplimiento y la aplicación de la norma de la OMI sobre el contenido de azufre en combustibles de uso marítimo.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Taller sobre mejores prácticas (año 1). • Resumen del taller para su divulgación. • Borrador de <i>libro blanco</i> sobre medidas de coordinación deseables y enmiendas al anexo VI del Convenio Marpol, que podrían resultar útiles. • Borrador de <i>libro blanco</i> con sugerencias sobre la forma en que México podría establecer o mejorar su régimen de aseguramiento del cumplimiento y aplicación de la norma sobre el contenido de azufre en combustibles. 	<p>El taller permitirá a las Partes de la CCA, al igual que a entidades gubernamentales subnacionales y homólogos de naciones europeas con zonas de control de emisiones de azufre, conocer y evaluar los respectivos regímenes de aseguramiento del cumplimiento y aplicación. La discusión del taller facilitará la redacción de <i>libros blancos</i>, para presentar y someter a la consideración de las Partes de la CCA.</p>	<p>Noviembre de 2015 a mayo de 2016 (para la realización del taller)</p> <p>Julio de 2016 a junio de 2017 (para la redacción de los <i>libros blancos</i>)</p>	<p>Año 1: \$40,000 Año 2: \$30,000</p>
<p>Subtarea 1.2: Lanzar una campaña de concientización ciudadana</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Traducción de contenido web para uso de las Partes de la CCA, por ejemplo sobre los resultados de campañas conjuntas de inspección del cumplimiento de la norma sobre contenido de azufre en combustibles de uso marítimo. 	<p>Se impulsarán iniciativas emprendidas por las Partes de la CCA en materia de aseguramiento del cumplimiento y aplicación mediante una mayor concientización de la ciudadanía sobre la eficacia de resultados preliminares respecto del cumplimiento de las normas sobre el contenido de azufre en combustibles.</p>	<p>Enero de 2016 a junio de 2017</p>	<p>Año 1: \$5,000 Año 2: \$5,000</p>

Tarea 2. Fomentar prácticas más estandarizadas para el acopio e intercambio de información sobre cumplimiento de la norma de la OMI en cuanto al contenido de azufre en combustibles de buques que transitan por zonas de control de emisiones en América del Norte				
Subtareas	Resultados o productos	Manera en que las tareas y productos acercan el proyecto hacia los resultados ambientales previstos	Plazo	Presupuesto (\$C) (actividades)
Subtarea 2.1: Examinar regímenes en vigor en materia de aseguramiento del cumplimiento y la aplicación de límites en el contenido de azufre en combustibles para uso marítimo en los países de la CCA.	<ul style="list-style-type: none"> • Panorama general sobre autoridades y programas jurídicos y normativos. • Lista de aspectos fundamentales que se recomienda incluir en un programa de aseguramiento del cumplimiento y aplicación. 	Lograr un entendimiento de los elementos comunes y las diferencias entre los regímenes de aseguramiento del cumplimiento y aplicación en los países que integran la CCA constituye un prerrequisito para poder considerar las vías para estandarizar e impulsar el acopio, intercambio y acciones en torno a información sobre cumplimiento.	Noviembre de 2015 a junio de 2016	Año 1: \$30,000
Subtarea 2.2: Examinar listas de verificación y procedimientos disponibles en materia de cumplimiento de la norma sobre contenido de azufre en combustibles de uso marítimo, utilizados para inspecciones de control realizadas por el Estado rector del puerto, o su equivalente.	<ul style="list-style-type: none"> • Compilación y revisión de modelos. • Integración de una lista de verificación y procedimientos estandarizados provisionales para llevar a cabo inspecciones. • Borrador en el que se describan opciones para integrar información de monitoreo del cumplimiento obtenida de una embarcación que transita por una ZCE en la inspección de control realizada por el Estado rector del puerto cuando la embarcación en cuestión realiza una escala portuaria. 	<p>Esta actividad generará una lista de verificación estandarizada para inspecciones de control realizadas por el Estado rector del puerto, misma que las Partes convienen en que aportará información significativa, confiable y transferible sobre la observancia de un buque durante sus escalas portuarias.</p> <p>Aunque es necesario contar con información derivada de las inspecciones de control realizadas por el Estado rector del puerto cuando una embarcación realiza escalas portuarias, ésta no siempre es suficiente para distinguir contravenciones a la norma sobre</p>	Noviembre de 2015 a noviembre de 2016	Año 1: \$15,000 Año 2: \$15,000

		el contenido de azufre en combustibles cuando la embarcación se encuentra dentro de una ZCE.		
Subtarea 2.3: Crear un marco para el intercambio trilateral de información relativa al cumplimiento de la norma sobre el contenido de azufre en combustibles derivada de inspecciones de control realizadas por el Estado rector del puerto y el monitoreo de buques en tránsito en una ZCE.	<ul style="list-style-type: none"> • Marco y procedimientos provisionales para el intercambio trilateral de información. • Identificación y evaluación de posibles obstáculos o impedimentos de índole jurídica o de reglamentación. • Propuesta preliminar de la CCA en torno al intercambio de información sobre cumplimiento. 	Un marco que permita el intercambio rápido y confiable de información y recursos de inteligencia relativos al cumplimiento de normas sobre el contenido de azufre en combustibles de uso marítimo entre las Partes que integran la CCA contribuirá a asegurar la integridad de las ZCE y, al mismo tiempo, mantendrá reglas de juego más equitativas para las empresas navieras. Esta subtarea aprovecha trabajos en curso del Grupo de Trabajo de América del Norte para la Aplicación y el Cumplimiento de la Legislación Ambiental (GTA) de la CCA en relación con procedimientos para el intercambio trilateral de información relacionada con la aplicación.	Diciembre de 2016 a junio de 2017	Año 2: \$30,000
Tarea 3. Identificar e intercambiar información sobre mejores prácticas y tecnologías para monitorear el cumplimiento de normas respecto del contenido de azufre en combustibles de uso marítimo				
Subtareas	Resultados o productos	Manera en que las tareas y productos acercan el proyecto hacia los resultados ambientales previstos	Plazo	Presupuesto (\$C) (actividades)
Subtarea 3.1: Identificar mejores prácticas de monitoreo —en tiempo real y en uso— del cumplimiento de normas sobre el	<ul style="list-style-type: none"> • Análisis de material publicado sobre las mejores prácticas y tecnologías disponibles. • Revisión de bibliografía 	Las Partes de la CCA requieren que se lleven a cabo estas actividades de monitoreo con miras a verificar el cumplimiento de las embarcaciones que	Noviembre de 2015 a junio de 2016	Año 1: \$35,000

<p>contenido de azufre en combustibles de uso marítimo.</p>	<p>sobre estándares para asegurar la confiabilidad y seguridad de la información sobre el monitoreo del cumplimiento de normas sobre el contenido de azufre en combustibles.</p>	<p>transitan por la ZCE, aunque se encuentren alejadas de las costas. Sin ello, únicamente podrían tomarse las medidas necesarias en materia de cumplimiento y aplicación respecto de las embarcaciones que hagan escala en algún puerto.</p> <p>La información recopilada y transmitida por estos sistemas de monitoreo deberá estar protegida para evitar que sea objeto de piratería informática u otras formas de manipulación, con el propósito de aportar información confiable y de aplicación práctica a personal de gobierno responsable de la aplicación.</p>		
<p>Subtarea 3.2: Efectuar una evaluación de las mejores prácticas y tecnologías.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Taller de dos días para presentar y examinar opciones disponibles. • Informe de resumen del taller para difusión pública. • <i>Libro blanco</i> en el que se compilen y describan aspectos y asuntos fundamentales que requieran atención ulterior. 	<p>El taller facilitará el intercambio y la evaluación de información en torno a iniciativas en curso adoptadas por navieras, autoridades portuarias y proveedores de tecnología seleccionados por ellos mismos, con miras a crear y probar diferentes tecnologías de monitoreo y sistemas de respaldo asociados, lo que incluye la transmisión de datos mediante el Sistema de Identificación Automática (<i>Automatic Identification System, AIS</i>) u otros sistemas.</p>	<p>Julio de 2016 a junio de 2017</p>	<p>Año 2: \$45,000</p>
			<p>Total</p>	<p>Año 1: \$C125,000 Año 2: \$C125,000</p>

Explicar cómo este proyecto cumple con los criterios de selección (véanse *infra*) adoptados por el Consejo en el Plan Estratégico

El propósito de todos los proyectos financiados por la CCA será apoyar las acciones de las Partes destinadas a conservar, proteger y mejorar el medio ambiente de América del Norte. El Secretariado, los grupos de trabajo, los comités y los funcionarios pertinentes de las Partes se guiarán conforme a los siguientes criterios al considerar las actividades conjuntas que se someterán a la aprobación del Consejo, como parte de los planes operativos. Cabe señalar que estos criterios de selección no se aplican a las actividades que se financiarán mediante el programa de subvenciones de la Alianza de América del Norte para la Acción Comunitaria Ambiental (NAPECA, por sus siglas en inglés).

- **¿De qué manera contribuye el proyecto a alcanzar los objetivos estratégicos del Consejo, según se describen en el Plan Estratégico en vigor, o bien otras prioridades confirmadas posteriormente por este órgano?**

El presente apoya varios de los objetivos estratégicos y ejes transversales descritos en las definiciones preliminares de los ejes transversales del Plan Estratégico 2015-2020 de la CCA, de fecha 16 de octubre de 2014. El proyecto abordará el subtema *Transporte*, como parte de la prioridad estratégica *Crecimiento verde*, mediante el fomento de un transporte marítimo más limpio. Por tratarse del sector que registra el mayor consumo de combustibles fósiles en América del Norte, los proyectos en materia de transporte habrán de “buscar mejorar la salud humana y ambiental mediante la limitación de emisiones de fuentes móviles (transporte multimodal), que agotan combustibles fósiles y contribuyen a la contaminación atmosférica y el cambio climático”. Al garantizar que el transporte marítimo internacional observe los límites de contenido de azufre en combustibles al operar dentro de zonas de control de emisiones (ZCE), el proyecto también respalda reglas de juego más equitativas en el sector de transporte marítimo, minimiza la posibilidad de distorsiones en los flujos de comercio y aligera la carga de comunidades e industrias en América del Norte que deben observar estándares de calidad del aire. Asimismo, el proyecto apoya la prioridad estratégica *Mitigación del cambio climático y estrategias de adaptación*, cuya atención se centra, entre otros temas, en contaminantes de vida corta precursores del cambio climático emitidos por diferentes sectores, incluido el del “transporte, con el propósito de minimizar el impacto en la salud humana y los ecosistemas”.

Este proyecto también aborda diferentes ejes transversales. En ese sentido, apoyará a grupos vulnerables al reducir las emisiones de contaminantes atmosféricos nocivos generados por buques, que recorren grandes distancias desde su fuente y afectan lo mismo a comunidades costeras, que a aquellas que se encuentran asentadas, tierra adentro, lejos de las costas. El proyecto también contribuye a alinear normas reglamentarias en materia ambiental al fomentar la adopción de políticas comunes orientadas a hacer frente a la contaminación atmosférica generada por el transporte marítimo en América del Norte.

- **¿Tienen los objetivos propuestos un alcance regional respecto a América del Norte? En otras palabras, ¿de qué manera son los resultados previstos relevantes para la protección del medio ambiente de la región? (Por ejemplo, ¿qué podrían los miembros del Consejo anunciar a la prensa al completarse el proyecto en forma exitosa?)**

Los objetivos propuestos tienen un alcance subcontinental y los resultados son relevantes para la protección de la salud humana y el medio ambiente en toda la región. El establecimiento de una zona de control de emisiones (ZCE) de América del Norte representa una decisión en donde aplicar las disposiciones previstas en un acuerdo concebido y aplicable a escala mundial (anexo VI del Convenio Marpol), a efecto de establecer normas más rigurosas sobre emisiones marítimas y aplicables en la esfera regional, con el objeto de brindar la mayor protección a la salud humana y el medio ambiente en América del Norte y reducir al mínimo el impacto adverso en el sector del transporte marítimo y patrones de comercio internacional. A menos que las Partes de la CCA monitoreen el cumplimiento y apliquen con gran eficacia la norma sobre el contenido de azufre en combustibles de embarcaciones que transitan por la zona de control de emisiones, el aumento en el costo del combustible de uso marítimo con 0.1% de azufre —obligatorio a partir del 1 de enero de 2015— podría traducirse en actividades infractoras significativas, sobre todo por buques que transitan por la ZCE sin realizar escalas en puertos de América del Norte. Estas prácticas infractoras comprometen los beneficios previstos del establecimiento de la ZCE y afecta en forma adversa la competencia dentro del sector del transporte marítimo, lo que podría tener una repercusión negativa al perjudicar especialmente las propias empresas que

Fortalecimiento de la aplicación en América del Norte de los límites de la Organización Marítima Internacional en cuanto al contenido de azufre en combustibles

observan voluntariamente la norma en materia de contenido de azufre en combustibles. Una vez concluido con éxito el proyecto, los miembros del Consejo de la CCA podrían anunciar a la prensa y la ciudadanía en general que se están llevando a cabo trabajos conjuntos con miras a impulsar la aplicación, a escala de América del Norte, de las zonas de control de emisiones (ZCE) en la región a efecto de subrayar el compromiso de la Comisión de mejorar la salud humana y el medio ambiente y, al mismo tiempo, permitir que nuestras economías continúen creciendo y fomentar el comercio internacional. Asimismo, el trabajo encaminado a alinear procesos y políticas en América del Norte para monitorear el cumplimiento y aplicar la ZCE constituirá un cimiento fundamental para las acciones emprendidas por el gobierno de México hacia el establecimiento de una próxima zona de control de emisiones mexicana en forma rentable, eficaz y oportuna. De esta manera, se crearía una verdadera zona de control de emisiones de América del Norte que protegería la salud y el medio ambiente y establecería un precedente mundial por cuanto a acciones en favor de la mitigación de la contaminación atmosférica marítima.

- **¿Qué resultados específicos, claros y tangibles se lograrán y de qué manera se medirán con el tiempo los avances hacia su consecución? Identificar los indicadores de desempeño que se usarán para reflejar el éxito en el logro de los resultados previstos y en la realización del proyecto.**
 - La utilización y posible revisión en América del Norte de las listas de verificación y procedimientos en vigor para el cumplimiento de inspecciones de control por el Estado rector de puerto, junto con el establecimiento de un marco regional provisional para el intercambio y la integración de información basada en inspecciones y otra en materia de cumplimiento. La formulación de propuestas para el posible establecimiento o mejoramiento de un régimen mexicano para la instrumentación, monitoreo del cumplimiento y aplicación de la norma respecto del contenido de azufre en combustibles de buques que transitan por zonas de control de emisiones.
 - Identificación y evaluación de tecnologías de monitoreo del cumplimiento para embarcaciones que operan en alta mar, junto con la identificación de mejores prácticas para garantizar la confiabilidad y seguridad de la información emanada de estos sistemas de monitoreo.
 - La celebración de talleres sobre mejores prácticas, así como la elaboración de un *libro blanco* sobre mejoras necesarias a los regímenes de instrumentación y aplicación de ZCE, junto con el lanzamiento de campañas de concientización facilitarán las acciones gubernamentales y de otros grupos de interés para caracterizar y asegurar el cumplimiento significativo y la aplicación de las normas de la Organización Marítima Internacional en cuanto al contenido de azufre en combustibles de uso marítimo.
 - El efecto combinado de estas medidas, a su vez, se traducirá en un monitoreo y aplicación más competentes a escala de los tres países que conforman la CCA de las normas de la OMI sobre el contenido de azufre en combustibles de embarcaciones que transitan por zonas de control de emisiones, con las reducciones proporcionales y confiables de la contaminación atmosférica en zonas marítimas, generada por buques que operan en ZCE en América del Norte, además de mantener reglas de juego más equitativas entre navieras.
- **Explicar por qué la CCA es el vehículo más eficaz para que las Partes emprendan el proyecto, considerando los siguientes puntos:**
 - **El valor agregado de ejecutar el proyecto en el marco del programa conjunto de la CCA.**

La mejor forma de instrumentar, monitorear y aplicar la norma de la OMI sobre el contenido de azufre en combustibles de embarcaciones que transitan por ZCE implica una iniciativa de alcance subcontinental; a la larga, las acciones efectuadas en una menor escala y coordinadas deficientemente serán menos eficaces y más costosas. Las Partes de la CCA registran importantes flujos comerciales por vía marítima entre sí y con otros países alrededor del mundo. Además, una parte considerable del tráfico marítimo mundial transita por aguas de América del Norte sin visitar ningún puerto de la región. Todo este tráfico marítimo está sujeto a las normas establecidas por la Organización Marítima Internacional respecto del contenido de azufre en combustibles de uso marítimo, sobre todo dentro de las zonas de control de emisiones establecidas en América del Norte. La presente propuesta, además, toma como base el proyecto de la CCA en curso para respaldar el establecimiento de una ZCE mexicana, bajo los auspicios de la OMI, así como la iniciativa de larga data de la Comisión que busca fomentar la instrumentación y aplicación eficaces, a escala regional, de normas y convenios ambientales de crucial importancia, y la labor realizada por el Grupo de Trabajo sobre Aplicación (GTA) de la CCA con miras a facilitar el intercambio trilateral de información relacionada con aplicación.

- **Cualesquiera otras organizaciones públicas, privadas o sociales que lleven a cabo actividades afines.**

Ninguna otra organización que trabaja en América del Norte lleva a cabo actividades encaminadas a apoyar la aplicación, a escala subcontinental, de las normas sobre ZCE o el establecimiento de una de estas zonas designadas en México. El Consejo de Recursos Atmosféricos de California (*California Air Resources Board, CARB*) está trabajando con miras a instrumentar y aplicar su propia norma respecto del contenido de azufre en combustibles, la cual exige el uso de combustibles con 0.1% de azufre a todas las embarcaciones que transiten a una distancia menor a 24 millas náuticas (44 kilómetros) de la costa de California. El CARB se ha comprometido a “extinguir” su norma en materia de contenido de azufre en combustibles al entrar en vigor aquella que exige un contenido de 0.1% de azufre en combustibles de embarcaciones que transiten por la ZCE, y una vez que esta entidad haya determinado que la instrumentación de la zona de control de emisiones en América del Norte permitirá con toda confiabilidad la mitigación necesaria en términos de contaminación atmosférica en zonas marítimas para mejorar la calidad del aire en California. Asimismo, entidades gubernamentales e importantes navieras con base en Europa están empezando a trabajar en torno a medios de respaldar el monitoreo del cumplimiento y la aplicación de la norma sobre el contenido de azufre en combustibles. Aunque en un principio han centrado la atención en las zonas de control de emisiones de azufre en el mar Báltico, el mar del Norte y el canal de la Mancha, han expresado un deseo manifiesto por coordinarse con socios de América del Norte, con miras a asegurar una instrumentación y aplicación robustas de todas las zonas de control de emisiones.

- **Las oportunidades de cooperar o apalancar recursos con esas organizaciones.**

El Consejo de Recursos Atmosféricos de California (*California Air Resources Board, CARB*) se ha comprometido a apoyar a la Agencia de Protección Ambiental (*Environmental Protection Agency, EPA*) de Estados Unidos y otros participantes en el proyecto por medio del intercambio de experiencias y herramientas en la conducción de inspecciones del contenido de azufre en combustibles o, de alguna otra forma, el monitoreo del cumplimiento del requisito en vigor en el estado de California respecto del contenido de 0.1% de azufre en combustibles de buques que navegan a una distancia menor a las 24 millas náuticas de la costa. Las dependencias europeas homólogas, como la Autoridad Marítima danesa y otras entidades gubernamentales comparables en países del norte de Europa, junto con la Comisión Europea, apoyan el establecimiento —por medio de la CCA— de un complemento de América del Norte de sus propias acciones incipientes por coordinar iniciativas en favor de la aplicación de ZCE. La Autoridad Marítima danesa ha invitado a Canadá y Estados Unidos a participar en una reunión (programada tentativamente para los días 25 y 26 de febrero de 2015), cuyo objetivo es identificar posibles oportunidades para impulsar y coordinar el monitoreo del cumplimiento y la aplicación en Europa y América del Norte de la norma sobre el contenido de azufre en combustibles de uso marítimo en zonas de control de emisiones. Por último, ya se tienen manifiestas expresiones de interés de los principales líderes de la industria del transporte marítimo (por ejemplo, Maersk), autoridades portuarias (de Los Ángeles, Long Beach y Norfolk, entre otras) y representantes del gremio académico y organizaciones sin vinculación gubernamental (el Consejo Internacional sobre Transporte Limpio [ICCT, por sus siglas en inglés], por ejemplo) en participar y apoyar la labor de la CCA respecto de la aplicación de normas sobre el contenido de azufre en combustibles de uso marítimo.

- **¿Se establece un plazo claro para la ejecución de las actividades, incluida una fecha prevista para que la CCA finalice su participación? En los casos en que se aplique, describir de qué manera proseguirá el trabajo una vez concluida la participación de la CCA.**
 - El proyecto tiene un plazo de dos años, que inicia en julio de 2015 y termina en junio de 2017. Se espera que el compromiso de la CCA inicie con la preparación y publicación de la convocatoria para la presentación de propuestas (en el invierno de 2015) y continúe durante el tiempo que reste del proyecto. Asimismo, se espera que los resultados de este proyecto de la CCA comprendan los primeros pasos concretos hacia una mayor coordinación y alineación de mecanismos de monitoreo del cumplimiento y aplicación de zonas de control de emisiones en América del Norte. Es preciso señalar que un solo proyecto de dos años de la CCA no bastará para lograr identificar y fomentar el establecimiento del abanico de posibles medidas adecuadas que podrían impulsar y coordinar el monitoreo del cumplimiento y la aplicación en América del Norte de la norma sobre el contenido de azufre en combustibles de uso marítimo.
 - Al término del proyecto en 2017, se espera que los resultados del trabajo sirvan para tomar decisiones informadas en México respecto del establecimiento o mejoramiento de un régimen en este país para instrumentar y aplicar una zona de control de emisiones. Con esta acción se

pone de relieve la profunda conexión que guardan la propuesta de este proyecto y la de la fase II del proyecto de la CCA en curso orientado a apoyar el establecimiento de una ZCE mexicana.

- Para cuando termine el proyecto, las Partes de la CCA estarán coordinándose en forma activa —entre sí y con sus homólogos europeos— en torno al acopio, intercambio y análisis de información para emprender la aplicación con apoyo en recursos de inteligencia de la norma sobre el contenido de azufre en combustibles de embarcaciones que transitan por zonas de control de emisiones.
- A largo plazo, la información y los productos generados por medio de este proyecto podrían respaldar con información la consideración y decisión de la Organización Marítima Internacional en 2018 respecto de la fecha para reducir el límite de contenido de azufre en combustibles, de aplicación a escala mundial, a 0.5%. Aunque esta decisión se basará principalmente en la capacidad de la industria de refinación en todo el mundo para abastecer cantidades suficientes de combustible en apego a la norma, parece conveniente integrar los resultados del monitoreo del cumplimiento de la norma sobre el contenido de azufre en combustibles en el proceso de toma de decisiones. Por ello, este proyecto de la CCA —junto con las acciones asociadas emprendidas en Europa— podría representar una contribución crucial y sumamente oportuna en la formulación de políticas de la OMI.
- **Según proceda, identificar con especificidad razonable los siguientes elementos:**
 - **Vínculos con otros proyectos pertinentes de la CCA, anteriores o actuales, a fin de crear sinergias, capitalizar la experiencia o evitar duplicación de esfuerzos.**

Este proyecto guarda una estrecha relación con el proyecto de la CCA en materia de transporte marítimo en curso, iniciado al amparo del Plan Operativo 2013-2014 y cuya atención se centra en la conducción de los análisis técnicos necesarios para que México presente una propuesta a fin de designar una zona de control de emisiones ante la OMI y establecer así la propia. La experiencia obtenida por medio de este proyecto, así como la designación actual de los coordinadores de proyecto en cada país, facilitarán el trabajo del proyecto sobre aplicación de los límites de la Organización Marítima Internacional en cuanto al contenido de azufre en combustibles. Asimismo, el presente proyecto identificará las mejores prácticas y lecciones que habrán de apoyar a México en una pronta designación y establecimiento de su capacidad para crear una ZCE. Por último, el marco diseñado para el acopio, análisis e intercambio de información en materia de cumplimiento, a escala de América del Norte, facilitará una mejor aplicación, que estará mejor coordinada, de la norma sobre el contenido de azufre en combustibles. Es por ello que con este proyecto se espera aprovechar parte de las lecciones aprendidas y redes establecidas por el Grupo de Trabajo sobre Aplicación (GTA) de la CCA.

- **El público meta, así como su receptividad y capacidad para usar la información que pueda generarse como resultado del proyecto.**

El público meta principal serán los equipos encargados de la aplicación, aseguramiento del cumplimiento y formulación de políticas marítimas al interior de los gobiernos de las tres Partes de la CCA. Los equipos de Canadá y Estados Unidos muestran receptividad para usar la información y los productos de trabajo que se generarán a partir de este proyecto, y anticipamos que la entidad del gobierno mexicano, responsable de instrumentar, a la larga, una zona de control de emisiones en México, también se mostrará receptiva. Asimismo, el Consejo de Recursos Atmosféricos de California (*California Air Resources Board*, CARB) forma parte del público meta en el sentido de que el proyecto —y la mejora resultante en términos de la aplicación de la zona de control de emisiones de América del Norte— aumentará la confianza de este órgano en cuanto a que la mitigación de emisiones marítimas continuará en aguas californianas incluso después de que “extinga” su norma de 0.1% de contenido de azufre en combustibles de embarcaciones que transiten a una distancia menor a las 24 millas náuticas de la costa. Entre los destinatarios se cuentan también autoridades portuarias de América del Norte y distritos encargados del manejo de la calidad del aire en áreas con intensa actividad marítima, que enfrentan grandes desafíos en términos de manejo de la calidad del aire, en el sentido de que la eficacia de sus programas se verá beneficiada por los resultados exitosos de este proyecto. Además, las autoridades portuarias que han establecido esquemas de incentivos para fomentar un transporte marítimo más respetuoso del medio ambiente (por ejemplo, en Vancouver, Los Ángeles y Long Beach) tendrán la capacidad e interés en integrar información relativa al cumplimiento de cada embarcación que se genere por medio de este proyecto en las matrices de calificación que utilizan para seleccionar a los beneficiarios de sus incentivos económicos. Aunque, a todas luces, estas acciones van más allá de las medidas establecidas en el anexo VI del Convenio Marpol, pueden amplificar y facilitar las iniciativas de las Partes de la CCA

orientadas a asegurar el cumplimiento y la aplicación de la norma sobre el contenido de azufre en combustibles establecida por la Organización Marítima Internacional.

- **Los beneficiarios de las actividades de desarrollo de capacidades que el proyecto pueda incluir.**

La principal beneficiaria será la entidad gubernamental en México responsable de instrumentar y aplicar una futura zona de control de emisiones mexicana. Canadá y Estados Unidos se beneficiarán indirectamente en cuanto a que su propia aplicación de la norma en materia de zonas de control de emisiones se verá fortalecida gracias a la existencia de un régimen de instrumentación y aplicación de una ZCE mexicana respaldado por funcionarios capacitados, competentes y capaces. Ello refleja la muy intensa actividad de transporte marítimo transnacional tanto en América del Norte como con el resto del mundo.

- **Los sectores interesados pertinentes, con particular atención en comunidades, instituciones académicas, ONG y el sector industrial, así como su participación y contribución a un resultado exitoso.**
 - Comunidades, sobre todo aquellas que enfrentan desafíos en términos de manejo de la calidad del aire, o poblaciones vulnerables con una elevada exposición a contaminación atmosférica marítima, en cuanto a que la aplicación firme del límite del contenido de azufre en combustibles de uso marítimo aligerará la carga de estas comunidades en el manejo de la calidad del aire y, al mismo tiempo, asegurará una menor exposición y repercusión en la salud humana y el medio ambiente.
 - Gremio académico: su experiencia resultará de gran utilidad para la creación de tecnologías de monitoreo y plataformas de respaldo robustas y seguras, entre otras cosas.
 - Organizaciones no gubernamentales: concientización y difusión.
 - Sector industrial: concientización, indicadores para la verificación de buques, plataformas para poner a prueba el concepto de tecnologías de monitoreo clave, el suministro de recursos de inteligencia sobre posibles contravenciones, y la facilitación de información sobre la utilidad de regímenes de aplicación propuestos y en vigor para mantener reglas de juego equitativas dentro del sector de transporte marítimo.
 - Autoridades portuarias: algunas autoridades portuarias podrán asociarse con participantes en el proyecto y líderes industriales clave para conducir pruebas de tecnología de monitoreo y rastreo; todas las autoridades portuarias interesadas podrán participar en las actividades de concientización, además de vincular información obtenida de las conclusiones del proyecto sobre aseguramiento del cumplimiento y aplicación con esquemas de incentivos de transporte marítimo respetuoso del medio ambiente en cada puerto.