

ANEXO 11

RESOLUCIÓN MEPC.304(72) (adoptada el 13 de abril de 2018)

ESTRATEGIA INICIAL DE LA OMI SOBRE LA REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE GEI PROCEDENTES DE LOS BUQUES

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 e) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional (la Organización), artículo que trata de las funciones del Comité de protección del medio marino (el Comité) conferidas por los convenios internacionales para la prevención y contención de la contaminación marina procedente de los buques,

RECONOCIENDO que la Organización ha trabajado continuamente desde 1997 para abordar las emisiones de los gases de efecto invernadero (GEI) procedentes de los buques, en particular mediante la adopción de medidas de eficiencia energética técnicas y operacionales de carácter obligatorio a nivel mundial para los buques regidos por el Anexo VI del Convenio MARPOL,

RECONOCIENDO TAMBIÉN la decisión de la Asamblea, en su trigésimo periodo de sesiones de diciembre de 2017, de adoptar el principio estratégico de la Organización titulado "Responder al cambio climático",

RECORDANDO la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas,

1 ADOPTA la "Estrategia inicial de la OMI sobre la reducción de las emisiones de GEI procedentes de los buques" (en adelante, la Estrategia inicial), que figura en el anexo de la presente resolución;

2 INVITA al Secretario General de la Organización a que incluya partidas adecuadas en el Programa integrado de cooperación técnica (PICT) para respaldar las medidas de seguimiento pertinentes de la Estrategia inicial que puedan más adelante decidir el Comité y emprender los países en desarrollo, en particular, los países menos adelantados (PMA) y los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID);

3 ACUERDA mantener la Estrategia inicial sometida a examen con miras a adoptar en 2023 una Estrategia de la OMI sobre la reducción de las emisiones de GEI procedentes de los buques revisada.

ANEXO

ESTRATEGIA INICIAL DE LA OMI SOBRE LA REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE GEI PROCEDENTES DE LOS BUQUES

Contenido

- 1 INTRODUCCIÓN
- 2 VISIÓN
- 3 NIVELES DE AMBICIÓN Y PRINCIPIOS RECTORES
- 4 LISTA DE POSIBLES MEDIDAS ADICIONALES A CORTO, MEDIO Y LARGO PLAZO, CON LOS PLAZOS POSIBLES Y SUS REPERCUSIONES PARA LOS ESTADOS
- 5 OBSTÁCULOS Y MEDIDAS DE APOYO; CREACIÓN DE CAPACIDAD Y COOPERACIÓN TÉCNICA; I+D
- 6 MEDIDAS DE SEGUIMIENTO PARA LA ELABORACIÓN DE LA ESTRATEGIA REVISADA
- 7 EXAMEN PERIÓDICO DE LA ESTRATEGIA

1 INTRODUCCIÓN

1.1 La Organización Marítima Internacional (OMI) es el organismo especializado del sistema de las Naciones Unidas responsable del transporte marítimo seguro, protegido y eficaz y de la prevención de la contaminación ocasionada por los buques.

1.2 La Estrategia representa la continuación de la labor de la OMI en su calidad de órgano internacional adecuado para abordar las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) procedentes del transporte marítimo internacional. Esta labor incluye la resolución A.963(23) de la Asamblea: "Políticas y prácticas de la OMI en materia de reducción de las emisiones de los gases de efecto invernadero procedentes de los buques", adoptada el 5 de diciembre de 2003, en la que se insta al Comité de protección del medio marino (MEPC) a determinar y elaborar los mecanismos necesarios para lograr la limitación o reducción de las emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo internacional.

1.3 En respuesta a la solicitud de la Asamblea, se han tomado medidas para hacer frente a las emisiones de GEI procedentes de los buques, entre otras:

- .1 el MEPC 62 (julio de 2011) adoptó la resolución MEPC.203(62) relativa a la inclusión de reglas sobre la eficiencia energética de los buques en el Anexo IV del Convenio MARPOL, que introduce medidas obligatorias técnicas (EEDI) y operacionales (SEEMP) para la eficiencia energética de los buques. Hasta la fecha, se han certificado más de 2 700 buques nuevos de acuerdo con la prescripción de eficiencia energética de proyecto;
- .2 el MEPC 65 (mayo de 2013) adoptó la resolución MEPC.229(65) sobre el fomento de la cooperación y de la transferencia de tecnología relacionadas con la mejora de la eficiencia energética de los buques, en la que, entre otras cosas, se pide a la OMI que, a través de sus distintos programas (PICT¹⁷, proyecto GloMEEP¹⁸, red MTC¹⁹, etc.), facilite asistencia técnica a los Estados Miembros para potenciar la cooperación en el ámbito de la transferencia de tecnologías de eficiencia energética, en particular, a los países en desarrollo; y
- .3 el MEPC 70 (octubre de 2016) adoptó, mediante la resolución MEPC.278(70), enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL para introducir el sistema de recopilación de datos sobre el consumo de fueloil de los buques, que incluye prescripciones obligatorias para que los buques registren y notifiquen los datos sobre su consumo de fueloil. Los buques de arqueo bruto igual o superior a 5 000 (que representan aproximadamente el 85 % del total de las emisiones de CO₂ procedentes del transporte marítimo internacional) han de recopilar datos sobre el consumo de cada tipo de fueloil que utilicen, así como otros datos adicionales específicos, incluidos sobre los equivalentes para "el trabajo de transporte".

1.4 Esta Estrategia inicial es el primer hito en la "Hoja de ruta para elaborar una estrategia detallada de la OMI sobre la reducción de las emisiones de GEI procedentes de los buques" (la Hoja de ruta), aprobada en el MEPC 70. En la Hoja de ruta se determina que en 2023 se adoptará la Estrategia revisada.

¹⁷ Programa integrado de cooperación técnica <http://www.imo.org>.

¹⁸ Proyecto de asociaciones para la eficiencia energética marítima mundial <http://glomeep.imo.org>.

¹⁹ Red mundial de centros de cooperación de tecnología marítima <http://gmn.imo.org>.

Contexto

- 1.5 La Estrategia inicial está dentro de un contexto más amplio que incluye:
- .1 otros instrumentos existentes relacionados con el derecho del mar, incluida la CONVEMAR, y con el cambio climático, incluida la CMNUCC y sus instrumentos jurídicos conexos, incluido el Acuerdo de París;
 - .2 el papel de líder desempeñado por la Organización en la elaboración, adopción y asistencia para la implantación de reglas ambientales aplicables al transporte marítimo internacional;
 - .3 la decisión de la Asamblea, en su trigésimo periodo sesiones celebrado en diciembre de 2017, por la que se adoptó un principio estratégico para la Organización titulado: "Responder al cambio climático";
 - .4 la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas.

Emisiones e hipótesis de emisiones

1.6 En el tercer Estudio de la OMI sobre los GEI de 2014 se estimó que las emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo internacional en 2012 representaban el 2,2 % de las emisiones de CO₂ causadas por el ser humano, y que dichas emisiones podrían aumentar de un 50 a un 250% de aquí a 2050. Los futuros estudios de la OMI sobre los GEI contribuirían a reducir las incertidumbres relacionadas con estas estimaciones e hipótesis de emisiones.

Objetivos de la Estrategia inicial

- 1.7 La Estrategia inicial tiene por objetivos:
- .1 reforzar la contribución de la OMI a los esfuerzos mundiales abordando las emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo internacional. Los esfuerzos internacionales para abordar las emisiones de GEI incluyen el Acuerdo de París y sus objetivos y la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas y su ODS 13: "Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos";
 - .2 identificar las medidas que ha de implantar el sector del transporte marítimo internacional, según proceda, abordando al mismo tiempo las repercusiones para los Estados y reconociendo el papel fundamental que desempeña el transporte marítimo internacional en apoyo del desarrollo continuo del comercio mundial y de los servicios del transporte marítimo; y
 - .3 identificar las medidas y acciones, según proceda, para ayudar a lograr estos objetivos, incluidos incentivos para la investigación y el desarrollo y supervisión de las emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo internacional.

2 VISION

La OMI sigue comprometida a reducir las emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo internacional y, con carácter urgente, tiene por objetivo eliminarlas gradualmente lo antes posible en este siglo.

3 NIVELES DE AMBICIÓN Y PRINCIPIOS RECTORES

Niveles de ambición

3.1 A reserva de las enmiendas que se introduzcan dependiendo del examen que lleve a cabo la Organización, en la Estrategia inicial se determinan niveles de ambición para el transporte marítimo internacional, teniendo presente que las innovaciones técnicas y la introducción mundial de combustibles y/o fuentes de energía alternativos para el transporte marítimo internacional serán fundamentales para alcanzar la ambición general. En el examen se deberían tener en cuenta las evaluaciones actualizadas de las emisiones, las opciones para la reducción de las emisiones para el transporte marítimo internacional y los informes del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC), según sean pertinentes. Los niveles de ambición que guían la Estrategia inicial son los siguientes:

- .1 *la intensidad del carbono de los buques disminuirá mediante la implantación de fases adicionales del índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI) para los buques nuevos;***

Examinar, con el propósito de reforzarlas, las prescripciones de proyecto de eficiencia energética para los buques determinando el porcentaje de mejora de cada fase para cada tipo de buque, según proceda;

- .2 *la intensidad del carbono del transporte marítimo internacional disminuirá;***

reducir las emisiones de CO₂ por trabajo de transporte, como promedio para todo el transporte marítimo internacional, en al menos un 40 % de aquí a 2030 comparado con los niveles de 2008, y proseguir los esfuerzos hacia el 70 % de aquí a 2050 comparado con los niveles de 2008; y

- .3 *las emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo internacional alcanzarán un máximo y luego disminuirán***

alcanzar lo antes posible el máximo de las emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo internacional y reducir el total de las emisiones de GEI anuales en al menos un 50% de aquí a 2050 comparado con los niveles de 2008, prosiguiendo al mismo tiempo los esfuerzos para suprimirlas gradualmente como se prevé en la Visión como punto en el camino de reducción de las emisiones de CO₂ acorde con el Acuerdo de París.

Principios rectores

3.2 Los principios rectores de la Estrategia inicial incluyen:

- .1** la necesidad de tener conciencia de los principios consagrados en los instrumentos ya elaborados, tales como:
- .1** el principio de no discriminación y el principio de no dar un trato más favorable, consagrados en el Convenio MARPOL y en otros convenios de la OMI; y
 - .2** el principio de las responsabilidades comunes pero diferenciadas y las capacidades respectivas, a la luz de las distintas circunstancias nacionales, consagrado en la CMNUCC, su Protocolo de Kyoto y el Acuerdo de París;

- .2 la prescripción de que todos los buques, sea cual sea su pabellón, den plena y total efectividad a las medidas obligatorias para garantizar la implantación de la Estrategia;
- .3 la necesidad de considerar las repercusiones de las medidas para los Estados, incluidos los países en desarrollo y, en particular, para los PMA y PEID, como observó el MEPC 68 (MEPC 68/21, párrafos 4.18 a 4.19), y sus necesidades emergentes específicas, según se reconoce en el Plan estratégico de la Organización (resolución A.1110(30)); y
- .4 la necesidad de tomar decisiones basadas en pruebas complementada con el enfoque preventivo que se expone en la resolución MEPC.67(37).

4 LISTA DE POSIBLES MEDIDAS ADICIONALES A CORTO, MEDIO Y LARGO PLAZO, CON LOS PLAZOS POSIBLES Y SUS REPERCUSIONES PARA LOS ESTADOS

Plazos

4.1 Las posibles medidas que vayan a incluirse en la Estrategia inicial deberían atenerse a los siguientes plazos:

- .1 las posibles medidas a corto plazo podrían ser las medidas ultimadas y acordadas por el Comité entre 2018 y 2023. Las fechas de entrada en vigor y el momento en que las medidas puedan empezar a reducir de manera eficaz las emisiones de GEI se definirán para cada medida individualmente;
- .2 las posibles medidas a medio plazo podrían ser las medidas ultimadas y acordadas por el Comité entre 2023 y 2030. Las fechas de entrada en vigor y el momento en que las medidas puedan empezar a reducir de manera eficaz las emisiones de GEI se definirán para cada medida individualmente;
- .3 las posibles medidas a largo plazo podrían ser las medidas ultimadas y acordadas por el Comité más allá de 2030. Las fechas de entrada en vigor y el momento en que las medidas puedan empezar a reducir de manera eficaz las emisiones de GEI se definirán para cada medida individualmente.

4.2 Al intentar adoptar medidas tempranas, los plazos para las medidas a corto plazo deberían priorizar las posibles medidas tempranas que la Organización podría elaborar, reconociendo al mismo tiempo las medidas ya adoptadas, incluidas las prescripciones del Anexo VI del Convenio MARPOL relacionadas con el cambio climático, con miras a lograr la reducción de las emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo internacional antes de 2023.

4.3 Para algunas medidas a medio y largo plazo se requerirá comenzar la labor antes de 2023.

4.4 Estos plazos se deberían revisar según proceda a medida que se disponga de información adicional.

4.5 Las medidas adicionales a corto, medio y largo plazo que se incluyan en la Estrategia revisada irán acompañadas de plazos de implantación.

4.6 La lista de las posibles medidas no es exhaustiva y no excluye las medidas que la Organización pueda considerar o adoptar más adelante.

Posibles medidas a corto plazo

4.7 Las medidas se pueden clasificar en aquellas cuyo efecto es reducir directamente las emisiones de GEI procedentes de los buques y aquellas que apoyan a las medidas para reducir las emisiones de GEI procedentes de los buques. Todas las siguientes medidas²⁰ representan posibles medidas adicionales a corto plazo de la Organización sobre cuestiones relacionadas con la reducción de las emisiones de GEI procedentes de los buques:

- .1 perfeccionar el marco de eficiencia energética existente con énfasis en el EEDI y el SEEMP teniendo en cuenta los resultados del examen de las reglas del EEDI;
- .2 elaborar medidas de eficiencia energética técnicas y operacionales tanto para los buques nuevos como los buques existentes, incluido el examen de los indicadores de acuerdo con el enfoque en tres etapas que puedan utilizarse para indicar y mejorar la eficiencia energética del transporte marítimo, por ejemplo, la razón de eficiencia anual (AER), la eficiencia energética por hora de servicios (EESH), el indicador del rendimiento específico de cada buque (ISPI) y la estrategia para la reducción del fueloil (FORS);
- .3 establecer un programa de mejora de la flota existente;
- .4 examinar y analizar el uso de la optimización de la velocidad y la reducción de la velocidad como medida, teniendo en cuenta los aspectos de seguridad, la distancia recorrida, las distorsiones mercantiles o comerciales, y que esta medida no repercuta en la capacidad del transporte marítimo de servir zonas geográficas remotas;
- .5 examinar y analizar medidas para hacer frente a las emisiones de metano y seguir mejorando las medidas para hacer frente a las emisiones de compuestos orgánicos volátiles;
- .6 fomentar la elaboración y la actualización de los planes de acción nacionales para elaborar políticas y estrategias a fin de abordar las emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo internacional de conformidad con las directrices que elaborará la Organización, teniendo en cuenta la necesidad de evitar medidas regionales o unilaterales;
- .7 proseguir y mejorar la cooperación técnica y las actividades de creación de capacidad en el marco del PICT;
- .8 examinar y analizar medidas para alentar los avances y las actividades portuarios en todo el mundo a fin de facilitar la reducción de las emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo, incluido el suministro desde tierra a los buques de energía procedente de fuentes renovables, la infraestructura de apoyo al suministro de combustibles alternativos con

²⁰ La Estrategia inicial está sujeta a una revisión basada en los datos de consumo de fueloil que se recopilen entre 2019 y 2021 y no excluye otras medidas específicas que puedan implantarse en la fase 3 del enfoque en tres etapas.

- contenido de carbono bajo o nulo, y seguir mejorando al máximo la cadena logística y su planificación, incluidos los puertos;
- .9 iniciar las actividades de investigación y desarrollo sobre la propulsión marina, los combustibles alternativos con contenido de carbono bajo o nulo, y las tecnologías innovadoras para seguir mejorando la eficiencia energética de los buques, y constituir un panel internacional de investigación marítima para coordinar y supervisar los esfuerzos de investigación y desarrollo;
 - .10 incentivos para los pioneros en la elaboración y adopción de nuevas tecnologías;
 - .11 elaborar directrices sólidas relativas a la intensidad del carbono/GEI, que cubran todo el ciclo de vida, para todos los tipos de combustibles, a fin de preparar un programa de implantación con miras a la adopción eficaz de los combustibles alternativos con contenido de carbono bajo o nulo;
 - .12 promover activamente la labor de la Organización de cara a la comunidad internacional; en particular, destacar que la Organización, desde los años 90, ha elaborado y adoptado medidas técnicas y operacionales que han logrado consistentemente la reducción de las emisiones atmosféricas de los buques, y que dichas medidas podrían respaldar los Objetivos de Desarrollo Sostenible, incluido el ODS 13 relativo al cambio climático; y
 - .13 llevar a cabo estudios adicionales de las emisiones de GEI y considerar otros estudios para informar las decisiones de políticas, incluida la actualización de las curvas del coste marginal de producción y respecto de los combustibles alternativos con contenido de carbono bajo o nulo.

Posibles medidas a medio plazo

4.8 Las medidas se pueden clasificar en aquellas cuyo efecto es reducir directamente las emisiones de GEI procedentes de los buques y aquellas que apoyan a las medidas para reducir las emisiones de GEI procedentes de los buques. Todas las medidas siguientes representan, entre otras, posibles medidas adicionales a medio plazo de la Organización sobre cuestiones relacionadas con la reducción de las emisiones de GEI procedentes de los buques:

- .1 programa de implantación para la adopción efectiva de los combustibles alternativos con contenido de carbono bajo o nulo, incluida la actualización de los planes de acción nacionales para considerar específicamente dichos combustibles;
- .2 medidas de eficiencia energética operacionales tanto para los buques nuevos como los buques existentes, incluidos los indicadores acordes con el enfoque en tres etapas que puedan utilizarse para indicar y mejorar la eficiencia energética del transporte marítimo;
- .3 mecanismo o mecanismos nuevos/innovadores de reducción de las emisiones, que pueden incluir medidas de mercado (MBM), para incentivar la reducción de las emisiones de GEI;
- .4 proseguir y mejorar las actividades de cooperación técnica y creación de capacidad, tales como las contempladas en el PICT; y

- .5 elaborar un mecanismo de recopilación de información para poder compilar y compartir las lecciones aprendidas con la implantación de las medidas mediante un posible intercambio de información sobre las mejores prácticas.

Posibles medidas a largo plazo

4.9 Todas las medidas siguientes representan posibles medidas adicionales a largo plazo de la Organización sobre cuestiones relacionadas con la reducción de las emisiones de GEI procedentes de los buques:

- .1 proseguir la elaboración y provisión de combustibles no fósiles o con contenido de carbono nulo para permitir al sector del transporte marítimo evaluar y examinar la posibilidad de la descarbonización en la segunda mitad del siglo; y
- .2 alentar y facilitar la adopción general de otros posibles mecanismos nuevos/innovadores de reducción de las emisiones.

Repercusiones para los Estados

4.10 Antes de adoptar medidas se deberían evaluar y tener en cuenta sus repercusiones para los Estados. Se debería prestar especial atención a las necesidades de los países en desarrollo, en particular, las de los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID) y los países menos adelantados (PMA).

4.11 Las repercusiones para los Estados de las medidas se deberían evaluar, según proceda, de acuerdo con los siguientes factores, entre otros:

- .1 distancia geográfica y conectividad a los principales mercados;
- .2 tipo y valor de la carga;
- .3 dependencia del transporte;
- .4 costos del transporte;
- .5 seguridad alimentaria;
- .6 respuesta a desastres;
- .7 rentabilidad; y
- .8 progreso y desarrollo socioeconómicos.

4.12 Se debería especificar y acordar el procedimiento para evaluar y tener en cuenta las repercusiones para los Estados de las medidas relacionadas con el transporte marítimo internacional, con carácter urgente y como parte de las medidas de seguimiento.

4.13 Se deberían evaluar y abordar las repercusiones desproporcionadamente negativas, según proceda.

5 OBSTÁCULOS Y MEDIDAS DE APOYO; CREACIÓN DE CAPACIDAD Y COOPERACIÓN TÉCNICA; I+D

5.1 El Comité reconoce que los países en desarrollo, en particular los PMA y los PEID, tienen necesidades especiales por lo que respecta a la creación de capacidad y la cooperación técnica.

5.2 El Comité reconoce que la elaboración y la puesta disposición mundial de nuevas fuentes de energía seguras para los buques podría ser un obstáculo específico para la implantación de posibles medidas.

5.3 El Comité podría contribuir a los esfuerzos para fomentar las tecnologías con emisiones de carbono bajas al facilitar las asociaciones entre los sectores público y privado y el intercambio de información.

5.4 El Comité debería seguir proporcionando mecanismos para facilitar el intercambio de información, la transferencia de tecnología, la creación de capacidad y la cooperación técnica, teniendo en cuenta lo dispuesto en la resolución MEPC.229(65): "Fomento de la cooperación técnica y la transferencia de tecnología relacionadas con la mejora de la eficiencia energética de los buques".

5.5 Se pide a la Organización que evalúe periódicamente la provisión de recursos financieros y tecnológicos y la creación de capacidad para implantar la Estrategia a través del PICT y otros programas, incluido el proyecto GloMEEP y la red MTCC.

6 MEDIDAS DE SEGUIMIENTO PARA LA ELABORACIÓN DE LA ESTRATEGIA REVISADA

6.1 Se debería elaborar un programa de medidas de seguimiento de la Estrategia inicial.

6.2 Las fases clave para la adopción de la Estrategia revisada en 2023, según figuran en la Hoja de ruta, son las siguientes:

Primavera 2018 (MEPC 72)	Adopción de la Estrategia inicial ⁵ incluida, entre otras cosas, una lista de las posibles medidas adicionales a corto, medio y largo plazo con posibles plazos de implantación, que se revisará, según proceda, a medida que se disponga de información
Enero 2019	Inicio de la fase 1: Recopilación de datos (los buques recopilan los datos)
Primavera 2019 (MEPC 74)	Inicio del cuarto Estudio de la OMI sobre los GEI utilizando datos de 2012-2018
Verano 2020	Notificación a la OMI de los datos de 2019
Otoño 2020 (MEPC 76)	Inicio de la fase 2: Análisis de datos (a más tardar en otoño de 2020) Publicación del cuarto Estudio de la OMI sobre los GEI para su examen por el MEPC 76
Primavera 2021 (MEPC 77)	Informe de la Secretaría en el que se resumen los datos de 2019 de conformidad con la regla 22A.10 Inicio de la labor de perfeccionamiento de la Estrategia inicial de la OMI, basada en los datos del sistema de recopilación de datos (DCS)
Verano 2021	Notificación a la OMI de los datos de 2020
Primavera 2022 (MEPC 78)	Fase 3: Fase de decisión Informe de la Secretaría en el que se resumen los datos de 2020 de conformidad con la regla 22A.10
Verano 2022	Notificación a la OMI de los datos de 2021
Primavera 2023 (MEPC 80)	Informe de la Secretaría en el que se resumen los datos de 2021 de conformidad con la regla 22A.10 Adopción de la Estrategia revisada, incluidas las medidas adicionales a corto, medio y largo plazo, según sean necesarias, con los plazos de implantación

6.3 La curva de los costes marginales de reducción (MACC) para cada medida, según proceda, debería comprobarse y actualizarse y luego evaluarse regularmente.

7 EXAMEN PERIÓDICO DE LA ESTRATEGIA

7.1 La Estrategia revisada se adoptará en la primavera de 2023.

7.2 La Estrategia revisada se debería someter a examen cinco años después de su adopción definitiva.

7.3 El Comité debería llevar a cabo el examen, incluida la definición del ámbito del examen y su mandato.

⁵ La Estrategia inicial de la OMI está sujeta a una revisión basada en los datos del DCS que se recopilen entre 2019 y 2021 y no excluye otras medidas específicas que puedan implantarse en la fase 3 del enfoque en tres etapas.