

# Tribuna Profesional

## La respuesta de la OMI a los retos ambientales actuales

Con motivo del Día Marítimo Mundial

El 27 de septiembre, la OMI celebró el Día Marítimo Mundial, bajo el lema “*La respuesta de la OMI a los retos ambientales actuales*”. El presente artículo es una traducción del informe presentado con dicho motivo conjuntamente por la OMI y un conjunto de importantes asociaciones empresariales del sector, que adquieren el compromiso mutuo de trabajar para alcanzar un “impacto medioambiental cero” del transporte marítimo.

6

Como parte del Día Marítimo Mundial 2007, bajo el lema “*La respuesta de la OMI a los retos ambientales actuales*”, la OMI se suma a las iniciativas y objetivos de las organizaciones del sector, así como a los de la “Mesa Redonda de asociaciones marítimas internacionales” (BIMCO, ICS, Intercargo e INTERTANKO). Estas organizaciones están entre las muchas que tienen reconocido un status consultivo ante la OMI y están firmemente comprometidas con ésta en sus objetivos de proteger el medio marino y fomentar el pleno cumplimiento de la reglamentación ambiental de la OMI (y, en particular, el Convenio MARPOL).

La OMI es una agencia especializada, reconocida por las Naciones Unidas, que desarrolla y adopta normas globales en materia de seguridad, protección y prevención de la contaminación marina por parte de los buques, mientras que sus 167 Gobiernos Miembros son responsables de poner en vigor esas normas una vez que las han adoptado. Pero es el sector del marítimo y su flota de casi 50.000 buques la responsable última del cumplimiento de esas reglas y del desarrollo de iniciativas complementarias.

En el contexto general del desarrollo sostenible, el transporte marítimo juega un papel muy importante y positivo, ya que aporta una contribución funda-

mental al comercio y al bienestar mundial, mientras su efecto negativo en el medio ambiente es relativamente pequeño. El sector marítimo transporta el 90% del comercio mundial; sin él, el comercio global simplemente no podría existir. Los Reguladores y la Mesa Redonda comparten la opinión de que el transporte marítimo debe continuar incrementando su posición como el medio más ecológico para transportar las mercancías por el mundo.

### Comportamiento medioambiental del sector naviero y compromiso de mejora continua

La Mesa Redonda de asociaciones de marítimas internacionales está comprometida con el fin último de conseguir una contaminación cero por parte de los buques y con el concepto de “mejora continua” de su comportamiento ambiental tal y como esta recogido en el Código Internacional de Gestión de la Seguridad (ISM), que también incluye normas para la gestión ambiental.

Aunque siempre existirá algún aspecto en el que se puedan introducir mejoras, el transporte marítimo ha dado pasos muy significativos para conseguir las mejores normas posibles, algunos de los cuales se detallan más abajo. Esas medidas reconocen el papel que la OMI juega para fomentar reglamentaciones globales, que simplifican el establecimiento y entrada en vigor de normativas - Normas internacionales para el más internacional de los sectores.

### Preocupaciones ambientales y respuestas a las mismas

#### Prevención de la contaminación marina

En 1973, la OMI adoptó el Convenio MARPOL, que posteriormente fue enmendado por los

Tribuna Profesional cuenta con el patrocinio de:



Protocolos de 1978 y 1997 y que ha contribuido enormemente a una disminución muy significativa de la contaminación. La OMI actualmente aplica un enfoque proactivo que refuerce su aplicación y el control de su puesta en práctica efectiva, tanto por parte de los Estados de bandera como por la de los Estados ribereños.

Al mismo tiempo, el sector marítimo está fuertemente comprometido para trabajar con los gobiernos en una reducción aún mayor de la polución. Se han conseguido reducciones muy importantes resolviendo problemas técnicos, operacionales y relacionados con el factor humano, que son incluso más notables cuando se comparan con el notable crecimiento del transporte marítimo mundial (tanto del tamaño de la flota como de la distancia media que ésta recorre). También se ha presionado mucho para asegurar que las instalaciones de recogida de residuos en tierra cumplan la normativa internacional, de manera que no haya buques que no puedan operar en condiciones adecuadas por falta de instalaciones terrestres.

### Contaminación en los accidentes

¿Sabía usted que, en los últimos 10 años el número de vertidos importantes se ha reducido a la mitad, mientras que el volumen total de comercio marítimo casi se ha duplicado?

Sin embargo, a pesar de todos los esfuerzos, todavía se producen algunos vertidos. Cuando esto sucede es necesario asegurarse de que se dispone de unos mecanismos de respuesta eficaces y coordinados, así como de un régimen legal de responsabilidad y compensación disponible para compensar a quienes resulten afectados.

El Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos (OPRC 1990) de la OMI proporciona un marco que facilita la cooperación internacional y la asistencia mutua en la preparación y respuesta a grandes incidentes de vertidos. Este Convenio reconoce que el éxito de estas labores reside en una buena cooperación entre gobierno y sector. Hay numerosos ejemplos de cómo esta cooperación ha

servido para fortalecer la capacidad colectiva para responder a los vertidos de crudo en todo el mundo.

Tras 17 años de aplicación, con 90 Estados contratantes que representan el 65% del tonelaje mundial, el convenio OPRC 1990 es ampliamente considerado como un gran éxito. Bajo las provisiones del protocolo HNS, que entró en vigor en junio de 2007, este marco regulatorio se ha ampliado para cubrir los vertidos de sustancias tóxicas y nocivas.

### Responsabilidad y limitación

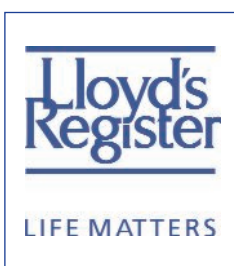
A lo largo de los años, la OMI ha establecido una amplia serie de normas sobre la responsabilidad y compensación por los daños causados por los hidrocarburos transportados en los barcos, a través de cual el sector naviero (junto con los importadores de petróleo) proveen una cobertura automática de hasta 1.000 millones de dólares por cada incidente, independientemente de que haya o no culpa.

Se trata de un sistema de compensación en varios niveles, que incluye el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (CLC), el Fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (IOPC), y el Fondo Complementario de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos de 2003, que proporcionan en conjunto más cobertura que nunca a los afectados por los vertidos de petróleo.

Hay otros instrumentos, el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos utilizados como combustible de los buques y el Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (HNS), que, una vez entren en vigor, completarán el marco, regulando respectivamente la responsabilidad y compensación de los daños causados por vertidos de hidrocarburos cuando son transportados como combustible en los tanques de los buques y de vertidos de sustancias peligrosas y nocivas.

### Contaminación del aire

Entre los problemas que están actualmente en discusión en la OMI figuran las principales sustancias



contaminantes del aire producidas por el transporte: óxidos de azufre (SO<sub>x</sub>), óxidos de nitrógeno (NO<sub>x</sub>), partículas materiales en suspensión y gases de efecto invernadero, especialmente el dióxido de carbono CO<sub>2</sub>.

Aunque el anexo VI de MARPOL (Contaminación atmosférica) ya establece límites en las emisiones de SO<sub>x</sub> y NO<sub>x</sub> y prohíbe la emisión deliberada de sustancias que dañen la capa de ozono, la OMI está llevando a cabo una revisión completa de su puesta en práctica, además de identificar las mejoras en la tecnología de los motores y combustibles, la necesidad de reducir aún más las emisiones de los barcos y el papel que juegan las tecnologías basadas en avances científicos para lograr esta meta.

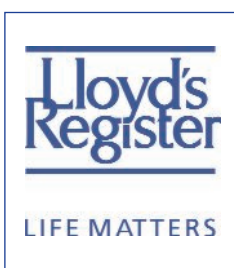
Entre las medidas necesarias para satisfacer estos retos figuran la necesidad de evaluar la disponibilidad actual de combustible para los buques e intentar pronosticar cuánto puede haber disponible en el futuro. La OMI está prestando atención también a los medios para reducir efectivamente los gases de efecto invernadero, incluyendo el CO<sub>2</sub>.

El sector está trabajando en unas soluciones holísticas con el objetivo final de que la contaminación de aire debida a las emisiones de los barcos sea próxima a cero, incluyendo unas emisiones de CO<sub>2</sub> reducidas al mínimo posible y un impacto ambiental global neutro sobre el medio ambiente en general.

Los proyectistas y fabricantes de motores marinos y equipos auxiliares, junto con los proyectistas que optimizan el casco para mejorar su eficiencia energética, están aportando cada uno su contribución en la búsqueda de un mejor comportamiento ambiental.

Al mismo tiempo la Mesa Redonda está firmemente comprometida a trabajar con los gobiernos, a través de la OMI, para poner en marcha las mejores soluciones provisionales posibles.

¿Sabía usted que el tráfico marítimo produce entre 3 y 5 veces menos CO<sub>2</sub> que el transporte por tierra y ferrocarril y entre 20 y 30 veces menos que el transporte aéreo, por cada tonelada de carga y kilómetro recorrido?



Por este motivo, se debe seguir fomentando el trasvase del transporte de carga desde el modo terrestre hacia el marítimo.

### Reciclaje de buques.

¿Sabía usted que, cuando los buques llegan al final de su vida útil, algunas de las piezas y gran parte del acero son reutilizados en los países en los que se ha desguazado, para nuevos barcos y otros productos?

Cuando los buques llegan al final de su vida útil, reciclarlos es sin duda, la forma más ecológica para deshacerse de ellos. Sin embargo, son preocupantes las condiciones laborales y medioambientales actuales en las instalaciones de reciclado. En vista de esto, la OMI está tomando medidas para desarrollar soluciones realistas y efectivas para estos problemas.

La OMI ha comenzado a trabajar en un convenio sobre reciclaje de buques. Sin embargo el sector reconoce que puede llevar algo de tiempo alcanzar acuerdos internacionales y ponerlos en práctica y por tanto está urgiendo el desarrollo de medidas provisionales que los armadores más responsables pueden adoptar voluntariamente cuando deban desechar sus buques.

### Gestión del agua de lastre

Todos los buques necesitan llevar agua de lastre para alcanzar un calado suficiente y mantener su estabilidad en la mar. La toma y descarga de agua de lastre debe controlarse cuidadosamente para garantizar la seguridad del barco y de la tripulación a bordo.

Pero hay otra cuestión, la toma de agua de lastre en una parte del mundo y su posterior descarga en otro lugar puede introducir especies acuáticas invasivas, como el mejillón cebra, que rompen el equilibrio del ecosistema y eliminan a las especies autóctonas.

Para evitar este problema, la OMI desarrolló y adoptó el Convenio Internacional sobre la gestión de agua de lastre el cual, una vez que entre en vigor, exigirá que todos los buques lleven a cabo un procedimiento de gestión de agua de lastre con unas exigencias determinadas.

La OMI y la Mesa Redonda trabajan juntas para asegurar que estos procedimientos no tengan un efecto

adverso sobre la seguridad de buque, y que no resuelvan un problema medio ambiental creando otro.

### Basuras

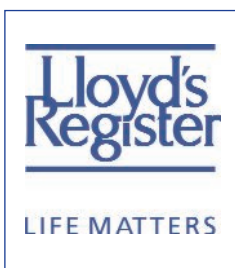
En las últimas décadas, se han mejorado las normas sobre cuando y donde se deben depositar los diferentes tipos de residuos generados en el viaje del buque a través del Anexo V de MARPOL (Basuras). Estos requisitos son mucho más estrictos en cierto número de zonas designadas como “especiales” pero quizás la característica más importante de este anexo es la completa prohibición de vertidos al mar de todos los tipos de plásticos. Sin embargo, aunque el anexo obliga a los gobiernos a asegurar una adecuada provisión de instalaciones en todos los puertos y terminales para la recepción de basuras, aún se debe trabajar más para asegurar la disponibilidad en cada puerto.

La OMI se ha embarcado también en un proceso de revisión del anexo V y las directrices para su puesta en práctica, introduciendo en los mismos recientes desarrollos tecnológicos alcanzados por el sector naval.

### Control de sistemas anti-incrustantes perjudiciales

El casco de los buques necesita mantenerse limpio de la rugosidad producida por el crecimiento de especies marinas para asegurar un buen comportamiento y plena eficiencia. En el pasado, muchos de los recubrimientos usados para evitar incrustaciones en el casco eran en sí mismos dañinos para el medio marino y fue necesario desarrollar unos recubrimientos más benignos que los reemplazaran.

El Convenio internacional de la OMI sobre el control de los sistemas anti-incrustantes perjudiciales en los buques, una vez que entre en vigor en septiembre de 2008, prohibirá el empleo de compuestos orgánicos del estaño que son perjudiciales en las pinturas para buques y establecerá un mecanismo para evitar un posible uso futuro de otras sustancias perjudiciales.



Mientras, la mayor parte de los fabricantes de pinturas y la mayor parte de los armadores y astilleros de reparación ya excluyen las pinturas con tributilestaño, y muchos armadores responsables han estado aceptando las premisas del convenio desde 2003.

### Zonas geográficas que precisan especial atención - Zonas especiales y ZMES

Aunque la OMI siempre aboga por un enfoque mundial, reconoce, no obstante, que algunas zonas marinas requieren protección adicional. Con ese fin, el Convenio MARPOL define como “zonas especiales” determinadas zonas marinas en las que hay que adoptar medidas especiales de carácter obligatorio para la prevención de la contaminación marina, de modo que dichas zonas sean objeto de un nivel de protección superior al de otras.

Además, la Asamblea de la OMI ha adoptado directrices para la designación de zonas marinas especialmente sensibles (ZMES), que se considera precisan de un grado superior de protección debido a su especial importancia por razones ecológicas, socioeconómicas o científicas y a que pueden ser vulnerables a los daños causados por las actividades marítimas internacionales. Hasta la fecha, la OMI ha designado once ZMES.

### Trabajo futuro

Los Estados miembros de la OMI, junto con muchos sectores e intereses sociales civiles, han hecho grandes esfuerzos para desarrollar todas las medidas indicadas. Queda aún, sin embargo, trabajo por hacer para acelerar la ratificación de los convenios sobre medio ambiente de la OMI, en particular el de Gestión de agua de lastre, el HNS y el Convenio bunker sobre los combustibles marinos.

Hay que intensificar, asimismo, los esfuerzos para finalizar el Convenio de reciclaje de buques, para reducir los contaminantes atmosféricos y las emisiones de gases de efecto invernadero de los buques y para seguir avanzando con el objetivo de lograr la “emisión cero” desde los buques.