

barcos y buques

Cada vez, y con razón, aumenta la preocupación por el medio ambiente y también cada vez hay un miedo mayor, y genuino, a que si no cambiamos nuestras costumbres el daño que estamos infligiendo al planeta hará que las generaciones futuras no puedan disfrutar de la misma economía a la que nos hemos ido acostumbrando nosotros. Cada uno de los contaminantes potenciales, cada uno de los usuarios de energía y cada uno de los contribuyentes prominentes al calentamiento de la atmósfera se ven más y más presionados para dejar de contaminar y adoptar prácticas más verdes.

Desde que inició sus actividades en 1959, la Organización Marítima Internacional (OMI), el organismo especializado de las Naciones Unidas que se ocupa de la seguridad y la vigilancia en el mar y la prevención de la contaminación marina derivada de los buques, ha adoptado una gran variedad de medidas para evitar y controlar este tipo de contaminación y mitigar los efectos de todo daño procedente de las operaciones marítimas.

Las estadísticas muestran que el marítimo es el medio de transporte que menos perjudica al medio ambiente si se toma en consideración su valor productivo: la enorme cantidad de cereal que hace falta para producir el pan de cada día en el mundo, por ejemplo, no podría transportarse de ningún otro modo. Y cuando se lo compara con la industria terrestre, el transporte marítimo en su conjunto contribuye relativamente poco a la contaminación del mar.

La OMI aprobó el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, más conocido por MARPOL, en 1973. El Convenio fue objeto de grandes ampliaciones y actualizaciones y sigue siendo el instrumento internacional más importante para las cuestiones relacionadas con ese tipo de contaminación, ya sea procedente de operaciones normales o de situaciones accidentales. En los seis anexos se estipulan las reglas para prevenir la contaminación derivada de los buques por hidrocarburos; por sustancias nocivas líquidas que se transportan a granel; por sustancias perjudiciales transportadas por mar en bultos; por las aguas sucias; por las basuras; y para prevenir la contaminación atmosférica ocasionada por los buques. Junto con otras medidas, ha sentado las bases para reducciones sustanciales y continuas de la contaminación, a pesar del enorme aumento del intercambio comercial realizado por mar a nivel mundial. Por ejemplo, la cantidad promedio de derrames de más de 700 toneladas de petróleo proveniente de buques cada año pasó de más de 25 en la década de 1970 a sólo 3,7 en la década del 2000.

El MARPOL promueve la aplicación de medidas a nivel mundial pero también reconoce que algunas zonas necesitan más protección que otras. Es por ello que en el Convenio se definen "Zonas especiales" del mar, en las que se aplican medidas de lo más estrictas contra la contaminación. Por otro lado, la OMI ha adoptado criterios para determinar y designar "Zonas marinas particularmente sensibles" que necesitan un nivel aún mayor de protección a causa de su importancia ecológica, socioeconómica o científica particular y de su vulnerabilidad al daño que le pueden causar las actividades marítimas internacionales.

Los convenios de la OMI relacionados con la seguridad, tales como el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), ayudan a asegurar que no ocurran accidentes, mientras que otros convenios ambientales contienen disposiciones sobre la cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos y sustancias nocivas y peligrosas y los derechos de los Estados a intervenir en alta mar para prevenir, mitigar o eliminar un peligro para sus costas o intereses conexos originado por una contaminación resultante de un accidente marítimo.

En febrero de 2004, la OMI adoptó el Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, que se ocupa del inmenso daño que pueden causar los organismos acuáticos microscópicos transportados alrededor del mundo a través de ese medio y depositados en ecosistemas locales foráneos, que corren el riesgo de ver afectado su delicado equilibrio. En septiembre próximo entrará en vigor un convenio que prohíbe el uso de pintura antiincrustante dañina en los cascos de los buques.



Cuando en marzo de 2006 entró en vigor un protocolo del Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias de 1972 se produjo un gran cambio en la forma en que se reglamenta el uso del mar como depositario de desechos. De hecho, a partir de ese momento se prohibió el vertimiento de desechos, salvo para materiales que se incluyen en una lista aprobada. En mayo pasado la OMI aprobó un nuevo convenio sobre la remoción de restos de naufragios que puedan llegar a plantear una amenaza para la navegación o un peligro para el medio marino y costero, o ambos, y actualmente está elaborando un nuevo instrumento vinculante sobre el reciclaje de buques que, según se prevé, se aprobará en 2009.

La contaminación atmosférica es quizás la amenaza ambiental más importante que se presenta al mundo hoy en día. La OMI está pasando revista al anexo VI en vigor del MARPOL, en el que se establecen límites a las emisiones de óxido de azufre y óxido de nitrógeno de los escapes de buques; se prohíben las emisiones deliberadas de sustancias que agotan el ozono; y se pone un tope global al

¿qués ¿ qué está haciendo la OMI?

por Efthimios E.
Mitropoulos



contenido de azufre en los carburantes. Cuando se haya completado esta revisión, quedarán incluidos, asimismo, las partículas y compuestos orgánicos volátiles.

La OMI también cuenta con un plan de acción para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero de los buques, particularmente de dióxido de carbono, que no están incluidas en el anexo. La organización está cooperando en forma estrecha con asociaciones de transporte marítimo internacionales y organismos de las Naciones Unidas para garantizar que la cuestión se trata genuinamente a nivel internacional y para evitar medidas contraproducentes adoptadas a nivel regional o nacional en forma unilateral.

Por otro lado, el PNUMA ha elaborado una serie de planes de acción regionales, que incluyen convenios regionales para proteger el medio marino y costero y protocolos para luchar contra la contaminación del mar en casos de emergencia. La OMI ha ayudado a formular esos protocolos y a garantizar un nivel sustancial de armonización de las disposiciones pertinentes. También participó en actividades que se realizaron tras incidentes de contaminación marina procedentes de otras

fuentes, en colaboración con otros organismos de las Naciones Unidas, en los casos en que resultó adecuado. Por ejemplo, en 2006 ayudó a elaborar y poner en práctica un plan de acción para asistir a las autoridades del Líbano a limpiar la contaminación por hidrocarburos de sus costas como consecuencia de un ataque aéreo a una refinería. El plan se acordó en una reunión internacional que convocaron la OMI y el PNUMA y su ejecución está supervisada por el Centro Regional del Mar Mediterráneo de intervención en casos de emergencia de contaminación marina (REMPEC), administrado por la OMI, y el Ministerio de Medio Ambiente del Líbano.

El REMPEC fue el primer centro regional en el mundo creado bajo la égida del Programa de Mares Regionales del PNUMA, y recibe un apoyo cabal de la OMI. El sector del transporte marítimo es una industria que se extiende a nivel mundial y para la cual es necesario establecer normas y reglas acordadas a nivel internacional. La cooperación y colaboración regionales resultan importantes para promover una aplicación y cumplimiento efectivos, uniformes y mundiales de las normas internacionales, lo cual es el objetivo fundamental del programa de cooperación técnica mundial de la OMI.

La OMI también mantiene vínculos con el PNUMA a través del Centro regional de capacitación e información y respuesta en casos de emergencia por contaminación marina para la Región del Gran Caribe (REMPEITC-Carib), que presta ayuda a los países de la región a prevenir casos de graves incidentes de contaminación, prepararse para esos casos y poder responder a ellos. Los dos organismos también están asociados, junto a otros, en el Grupo de Expertos sobre los Aspectos Científicos de la Contaminación del Mar (GESAMP) de las Naciones Unidas y en el Grupo de Gestión Ambiental establecido a nivel de todo el sistema de las Naciones Unidas. Asimismo, el proyecto de asociaciones GloBallast para ayudar a los países en desarrollo a reducir la transferencia de organismos acuáticos dañinos en las aguas de lastre, que ejecuta la OMI en asociación con el Fondo para el Medio Ambiente Mundial y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, se apoya en la asistencia que le presta el PNUMA a través de sus oficinas del Programa de Mares Regionales.

Estos ejemplos de cooperación ponen de relieve cómo la labor que realiza la OMI para proteger el medio marino debe formar parte de un esfuerzo común en el que todos y cada uno tiene una responsabilidad y una función que desempeñar, concepto que se refleja en el lema: "Pensar a escala mundial y actuar a escala local".

Este año, para su tema del Día Marítimo Mundial, que se celebró el 27 de septiembre de 2007, el Consejo de la OMI eligió las cuestiones ambientales. Esas cuestiones fueron el elemento fundamental de una gran cantidad de actividades e iniciativas de la OMI destinadas a educar a la gente, aumentar su conciencia sobre el estado verdadero - y en vías de deterioro - en que se encuentra el planeta, y ayudarnos a todos nosotros a que nos convirtamos en ciudadanos responsables. Porque, cuando se trata del medio ambiente, lo que hacemos todos, todos los días, cuenta de verdad. 