

DÍA MARÍTIMO MUNDIAL 2008

OMI: 60 años al servicio del transporte marítimo

Documento informativo

Orígenes

El año 2008 reúne una serie de hitos y aniversarios fundamentales para la OMI. El 6 de marzo se celebró el 60º aniversario de la adopción del Convenio constitutivo de la OMI en una conferencia celebrada en Ginebra en 1948 bajo los auspicios de las Naciones Unidas. El 17 de marzo se conmemoró el 50º aniversario de la entrada en vigor de dicho Convenio en 1958, y en junio se celebró el 100º periodo de sesiones del Consejo de la OMI, órgano ejecutivo de la OMI responsable, ante la Asamblea, de supervisar la labor de la Organización entre periodos de sesiones de la Asamblea.

La reunión inaugural de la OMI, originalmente denominada Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, u OCMI, se celebró en Londres en 1959. Los objetivos de la Organización, resumidos en el Artículo a) de su Convenio constitutivo, son "deparar un sistema de cooperación entre los Gobiernos en la esfera de la reglamentación y de las prácticas gubernamentales relativas a cuestiones técnicas de toda índole concernientes a la navegación comercial internacional; alentar y facilitar la adopción general de normas tan elevadas como resulte factible en cuestiones relacionadas con la seguridad marítima, la eficiencia de la navegación y la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques". La Organización también está facultada para atender las cuestiones administrativas y jurídicas relacionadas con estos objetivos.

La necesidad de disponer de un organismo internacional que se encargue de regular el transporte marítimo radica en el hecho de que este sector quizá sea el más internacional de todos los sectores mundiales. La cadena que rodea a la propiedad y la gestión de un buque puede abarcar muchos países. No es algo fuera de lo común que los propietarios, armadores, expedidores, fletadores, aseguradores y sociedades de clasificación, por no hablar de los oficiales y la tripulación, sean de distintas nacionalidades y ninguno del país cuyo pabellón flamea en la popa del buque. Los propios buques, que constituyen el principal bien físico del sector del transporte marítimo, se mueven permanentemente entre distintos países y jurisdicciones. De ahí la necesidad de contar con normas universales que se apliquen a todos y que todos puedan reconocer.

El transporte marítimo es también una ocupación intrínsecamente peligrosa y los buques deben hacer frente a las peores condiciones climáticas imaginables. En ocasiones, se producen desastres –buena prueba de ello son sucesos tan destacados como los del **Torrey Canyon**, el **Exxon Valdez**, el **Estonia**, el **Erika** y el **Prestige**.

Hay, por tanto, argumentos muy poderosos a favor de la constitución de un marco de normas internacionales para regular el transporte marítimo. Sin normas reconocidas y aceptadas internacionalmente podría darse la absurda situación de que un buque que salga de un país A con carga para un país B en pleno cumplimiento de las prescripciones del país A en materia de proyecto, construcción, equipo, dotación y funcionamiento se encuentre con que el país B tiene

sus propias y diferentes prescripciones. Resulta claro que es preciso contar con un enfoque común, de forma que los buques puedan desarrollar su actividad comercial por todo el mundo y que, al recibir buques extranjeros, los países puedan tener la certeza de que su seguridad, protección e integridad ambiental no corran un riesgo inaceptable.

El reconocimiento de que la manera óptima de conseguir una mejora de la seguridad en el mar era elaborar reglas internacionales que fueran respetadas por todas las naciones marítimas es anterior a la creación de la OMI. A partir de mediados del siglo XIX se adoptó una serie de tratados internacionales de este tipo. Un ejemplo son las Reglas del tráfico marítimo de 1863 que fueron adoptadas por más de 30 países marítimos, y que se conocen como artículos.

Fue la catástrofe del **Titanic**, en 1912, la que daría lugar en 1914 a la adopción del primer Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, conocido desde entonces como el SOLAS. El Convenio SOLAS fue adoptado con ocasión de una conferencia convocada por el Reino Unido tras la catástrofe del **Titanic**.

Es el primer convenio que estableció reglas internacionales sobre la seguridad del tráfico marítimo, incluida la construcción naval, la introducción de un servicio de escucha continua para fines de socorro y la disponibilidad de un número suficiente de botes y chalecos salvavidas para todas las personas a bordo. Tras la adopción de la primera versión se adoptaron otras versiones en 1929, 1948 y, bajo los auspicios de la OMI, en 1960. Hoy en día, aunque ha sido objeto de numerosas revisiones y actualizaciones, el Convenio SOLAS continúa siendo el más importante de los convenios internacionales que rigen la seguridad marítima. Aproximadamente 160 países son partes en el Convenio SOLAS y sus disposiciones se aplican a casi el 99 por ciento de la flota mundial.

Pero hubo que esperar al establecimiento de las Naciones Unidas en sí para poder contar con un organismo internacional permanente que se encargara de fomentar la seguridad marítima de manera más efectiva, y ese organismo es la OMI. Desde su fundación, la principal tarea de la OMI ha consistido en elaborar y mantener un marco normativo amplio para el transporte marítimo internacional. Su mandato se limitó en un principio a cuestiones relacionadas con la seguridad, pero posteriormente se fue ampliando a fin de abarcar, entre otros, aspectos propios del medio ambiente, asuntos jurídicos, cooperación técnica, cuestiones que afectan a la eficacia en general del transporte marítimo, por ejemplo cómo proceder con los polizones o la forma en que ha de transmitirse un manifiesto de la carga a las autoridades en tierra, actos de piratería y robos a mano armada contra los buques y la protección marítima.

Seguridad y protección marítimas

Una de las primeras tareas de la recién creada OMI fue examinar y revisar el Convenio SOLAS de 1948. En mayo de 1960 la OMI celebró su primera conferencia diplomática para examinar un nuevo Convenio SOLAS.

El Convenio SOLAS adoptado por la conferencia de 1960 (que entró en vigor en 1965) abarcaba una amplia gama de medidas destinadas a mejorar la seguridad del transporte marítimo, incluidos compartimentado y estabilidad; instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas, prevención, detección y extinción de incendios, dispositivos de salvamento, radiocomunicaciones, seguridad de la navegación, transporte de grano, transporte de mercancías peligrosas y buques

nucleares. En esta conferencia se adoptó también un nuevo Reglamento internacional para prevenir los abordajes, a fin de sustituir el Reglamento de 1948, y se adoptaron 56 resoluciones, en muchas de las cuales se pedía a la OMI la adopción de medidas y, en efecto, se estableció el programa de trabajo de la Organización de más de una década.

El propósito era mantener el Convenio SOLAS actualizado mediante la introducción de enmiendas periódicas pero, en la práctica, el procedimiento de introducción de enmiendas resultó muy lento y quedó de manifiesto que sería imposible garantizar la entrada en vigor de las enmiendas en un periodo razonable.

En 1974, se aprobó un convenio totalmente nuevo, en el que se incluyeron todas las enmiendas aprobadas, junto con un nuevo procedimiento para la introducción de enmiendas, el procedimiento de aceptación tácita, cuyo objetivo había de ser conseguir la posibilidad de introducir cambios en periodos temporales específicos y aceptablemente cortos.

En lugar de disponer que una enmienda entre en vigor tras ser aceptada, por ejemplo, por dos tercios de las Partes, el procedimiento de aceptación tácita estipula que la enmienda entrará en vigor en un momento determinado a menos que, antes de esa fecha, un determinado número de Partes hayan formulado objeciones.

Como consecuencia de esto, el Convenio de 1974 se ha actualizado y enmendado en numerosas ocasiones y a menudo se hace referencia al Convenio actualmente en vigor como el "Convenio SOLAS 1974, enmendado". Posteriormente se han añadido varios capítulos nuevos, por ejemplo sobre la Gestión de la seguridad operacional de los buques, las Medidas de seguridad para naves de gran velocidad, las Medidas especiales para incrementar la seguridad marítima, las Medidas especiales para incrementar la protección marítima y las Medidas de seguridad adicionales aplicables a los graneleros.

* * *

En la Conferencia de 1960 sobre la seguridad de la vida humana en el mar también se recomendó a los Gobiernos que adoptaran un código internacional uniforme sobre el transporte de mercancías peligrosas por mar, a fin de complementar las reglas que figuran en el Convenio SOLAS. En este contexto, por "mercancías peligrosas" se entiende, entre otras, las sustancias explosivas, inflamables, tóxicas, infecciosas, radioactivas y corrosivas. Se acordó que el código propuesto abarcaría cuestiones tales como el embalaje/envasado y el tráfico y la estiba de contenedores, y que se haría referencia en particular a la segregación de las sustancias incompatibles.

Un grupo de trabajo del Comité de Seguridad Marítima de la OMI comenzó a elaborar el Código en 1961, en estrecha colaboración con el Comité de Expertos en transporte de mercaderías peligrosas, de las Naciones Unidas, que había establecido las prescripciones mínimas para el transporte de dichas mercancías en todos los medios de transporte. En 1965, la OMI adoptó el consiguiente Código marítimo internacional de mercancías peligrosas. Desde entonces, el Código ha sido objeto de numerosos cambios, tanto en lo que respecta a su formato como a su contenido, a fin de mantenerse al día con respecto a las necesidades cambiantes del sector.

Si bien inicialmente el Código IMDG tenía carácter recomendatorio, pronto se convirtió en la norma aceptada por el sector marítimo. Finalmente, las enmiendas al Convenio SOLAS, adoptadas en mayo de 2002, confirieron carácter obligatorio al Código IMDG a partir del 1 de enero de 2004.

* * *

Cualquiera que esté familiarizado con los buques conocerá las marcas pintadas en cada costado del casco del buque para indicar hasta qué punto se ha cargado el buque. Desde hace mucho tiempo se sabe que el establecimiento de límites respecto del calado hasta el que se puede cargar un buque contribuye de manera importante a la seguridad de éste. El primer Convenio internacional sobre líneas de carga se adoptó en 1930. En 1966, la OMI adoptó un nuevo Convenio sobre líneas de carga, en el que se establecen disposiciones por las que se determina el francobordo de los buques tanque mediante compartimentado y cálculos de estabilidad con avería.

Las reglas también tienen en cuenta los posibles peligros que surgen en diferentes zonas geográficas y en distintas estaciones del año y contienen varias medidas adicionales de seguridad relativas a puertas, portas de desagüe, escotillas y otros elementos del buque. El objetivo principal de estas medidas es garantizar la integridad de estanquidad del casco de los buques por debajo de la cubierta de francobordo, y eso requiere la utilización del marcado habitual de todas las líneas de carga asignadas y la línea de cubierta en cada costado del buque.

El Convenio internacional sobre líneas de carga entró en vigor en 1968 y posteriormente ha sido objeto de numerosas enmiendas.

De forma análoga, en la época en que se creó la OMI existían varios sistemas de arqueo de buques que habían sido elaborados a lo largo de los años, pero ninguno había sido reconocido a escala mundial. La OMI comenzó la labor a este respecto inmediatamente después de su creación y, en 1969 adoptó el primer Convenio Internacional sobre Arqueo. La complejidad de esta cuestión resulta evidente si se tiene en cuenta que el convenio, en el que se establecía una prescripción estricta para su entrada en vigor (25 Estados que representen al menos el 65% del arqueo bruto mundial del transporte marítimo), no recibió el número de aceptaciones requeridas sino hasta mediados de los años ochenta y entró en vigor en 1982.

* * *

Cuando se creó la OMI, el granelero, un tipo de buque muy familiar hoy en día, a menudo descrito como el "burro de carga" de la flota mundial, era un tipo de buque relativamente nuevo. Estos buques omnipresentes pueden transportar una variedad de cargas distintas, pero productos como el carbón, los granos y los minerales representan la mayor proporción de las cargas transportadas en graneleros. Si bien se trata de buques relativamente sencillos, son, de todas formas, buques muy eficaces que conllevan riesgos y peligros intrínsecos si su proyecto, construcción y funcionamiento no se ajustan a las normas más rigurosas.

Por lo tanto, en 1965 la OMI adoptó el Código internacional de prácticas de seguridad relativas a las cargas sólidas a granel (Código de Cargas a Granel) y desde entonces, lo ha actualizado a intervalos regulares.

A comienzos de los años noventa ocurrió una serie de siniestros de graneleros, los cuales, dada la naturaleza de la carga que transportan, se caracterizaban a menudo por hundimientos rápidos y una elevada tasa de mortalidad entre las tripulaciones afectadas por estos siniestros. Por consiguiente, en noviembre de 1997 la OMI adoptó un capítulo especial del Convenio SOLAS

sobre la seguridad de los graneleros (capítulo XII) que trata de temas tales como estabilidad con avería, resistencia estructural, reconocimientos y operaciones de carga. Asimismo, también se adoptó un Código de prácticas para la seguridad de las operaciones de carga y descarga de graneleros (Código de Carga y Descarga de Graneleros).

Tras la publicación, en 1998, del informe sobre el hundimiento del granelero **Derbyshire**, la OMI dio inicio a un nuevo examen de la seguridad de los graneleros. En 2002 se adoptaron enmiendas al Convenio SOLAS y al Protocolo de Líneas de Carga de 1988 y se acordó una nueva serie de recomendaciones para mejorar la seguridad de los graneleros. En diciembre de 2004, la OMI adoptó un nuevo texto del capítulo XII del Convenio SOLAS, en el que se incorporaban revisiones de algunas reglas y nuevas prescripciones relativas a los graneleros de forro doble en el costado. Estas enmiendas entraron en vigor el 1 de julio de 2006.

* * *

En 1971, la OMI adoptó la primera de varias medidas destinadas a abordar específicamente la cuestión de la seguridad a bordo de los buques de pasaje. A tal efecto se adoptó el Acuerdo sobre buques de pasaje que prestan servicios especiales a fin de proteger a los buques y los pasajeros que forman parte del transporte de peregrinos, y dicho acuerdo entró en vigor tres años después. En 1973 se adoptó el Protocolo de dicho acuerdo, que entró en vigor en 1977.

Los buques de pasaje que operan hoy en día están sujetos a una amplia gama de reglas y normas que abarcan todos los aspectos de la construcción naval y la explotación de los buques. En efecto, los buques de pasaje, por los que normalmente se entienden los buques que transportan a más de 12 pasajeros, que realizan travesías internacionales deben cumplir todas las reglas pertinentes de la OMI, incluidas las reglas establecidas en el Convenio SOLAS y el Convenio de Líneas de Carga.

Además, una serie de incidentes ocurridos a lo largo de los años han tenido como consecuencia la introducción de mejoras en las prescripciones relativas a la seguridad, incluidas las vinculadas a las medidas de seguridad contra incendios, tales como las vías de evacuación y los sistemas de protección contra incendios de los atrios grandes que se encuentran comúnmente en los buques dedicados a cruceros, así como a las vinculadas a los dispositivos y medios de salvamento.

Por ejemplo, la zozobra parcial del buque de transbordo rodado **Herald of Free Enterprise** en 1987 se tradujo en la introducción de una serie de enmiendas al Convenio SOLAS destinadas a evitar que ese tipo de accidente volviera a ocurrir. Las enmiendas incluían prescripciones sobre indicadores de puertas abiertas y monitores para detectar la presencia de agua, el movimiento de vehículos, los incendios y el acceso no autorizado de pasajeros. Las enmiendas introducidas posteriormente, adoptadas a finales de los años ochenta y a comienzos de los años noventa, abordaban una serie de aspectos, tales como el alumbrado de emergencia, la estabilidad con avería y la estabilidad sin avería, el cierre de las portas de carga, los reconocimientos, las aberturas en los mamparos estancos, la seguridad contra incendios y otras consideraciones importantes.

Hacia fines del siglo veinte, los arquitectos navales comenzaron a plasmar en sus proyectos un nuevo tipo de buques de pasaje enormes que los principales operadores comenzaron a poner en servicio. Estos buques enormes eran del tamaño de pequeños pueblos y a menudo transportaban a bordo a varios miles de pasajeros, tripulación y personal de hotel. Si bien no

cabía duda de que la construcción, el proyecto y la explotación de estos buques se realizaba de conformidad con las normas aplicables de la OMI, había llegado el momento de que la Organización efectuara un examen holístico de las cuestiones de seguridad relacionadas con los buques de pasaje. Como consecuencia de ello, se inició, en 2000, un examen exhaustivo de la seguridad de los buques de pasaje con el fin de evaluar si las reglas existentes eran adecuadas aún.

Se convino que los futuros buques de pasaje de gran tamaño tendrían que ser proyectados mejorando la conservación de la flotabilidad basándose en el principio aceptado de que "el propio buque es el mejor bote salvavidas". Este enfoque prevé que los pasajeros y la tripulación normalmente deberían poder ser evacuados hacia un lugar seguro a bordo y permanecer ahí. Además, este principio prevé también que un buque siempre debe ser capaz de dirigirse a puerto a una velocidad mínima segura.

En 2006, la OMI adoptó un paquete de enmiendas al Convenio SOLAS, basadas en los principios rectores de que el marco normativo deberá hacer hincapié en que conviene evitar que, en primer lugar, se produzca un siniestro. Las enmiendas incluyen nuevos conceptos tales como la incorporación de criterios sobre el cúmulo de averías que un buque puede resistir con arreglo a su proyecto, pudiendo regresar a puerto en condiciones de seguridad y estipulan también la flexibilidad normativa necesaria que permitirá a los proyectistas de buques hacer frente a cualesquiera problemas de seguridad que puedan plantearse en el futuro.

* * *

En 1972, la OMI adoptó un convenio que abordaba la cuestión de los contenedores. Para ese entonces, los contenedores se habían convertido en un aspecto importante del comercio marítimo internacional y el Convenio tenía por objeto no sólo facilitar dicho comercio proporcionando reglas de seguridad internacionales uniformes, sino también mantener un elevado nivel de seguridad de la vida humana en el transporte de contenedores, estableciendo procedimientos de prueba generalmente aceptables y prescripciones conexas de resistencia. El Convenio entró en vigor en 1977.

La seguridad de los buques pesqueros ha sido motivo de preocupación para la OMI desde que ésta iniciara su andadura, pero las diferencias en cuanto al proyecto y funcionamiento entre los buques pesqueros y otros tipos de buques habían demostrado ser un obstáculo para la inclusión de aquéllos en muchos de los convenios adoptados por la OMI, que no pueden aplicarse a los buques pesqueros. Además, las especificaciones técnicas de los buques pesqueros dependen de las zonas en las que operan y de varios factores locales, lo cual complica extraordinariamente la adopción de reglas internacionales.

Por tanto, a pesar de que el sector de la pesca es uno de los más antiguos, no fue sino hasta 1977 que finalmente se adoptó el primer convenio internacional sobre la seguridad de los buques pesqueros, el Convenio de Torremolinos.

Por diversos motivos, el Convenio de Torremolinos no obtuvo el número de aceptaciones suficiente para entrar en vigor y, a comienzos de los años noventa resultaba claro que, aun cuando lo obtuviera, estaría desactualizado desde el punto de vista técnico. Por ende, la OMI adoptó, en 1993, un Protocolo relativo al Convenio, en el que se suprimieron algunas de las disposiciones que habían presentado dificultades en el tratado principal y se actualizó dicho tratado desde el punto de vista técnico.

No obstante, incluso este Protocolo, al igual que el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros, 1995, aún tiene que entrar en vigor. Resulta evidente que el sector pesquero, en el que según parece se pierden cada año aproximadamente 24 000 vidas humanas, carece todavía del régimen internacional obligatorio sobre seguridad que le proporcionarían estas medidas.

A fin de intentar abordar esta cuestión, la OMI ha realizado una serie de actividades de cooperación técnica relacionadas con la seguridad de los buques pesqueros, incluidos seminarios regionales destinados a dar una mayor difusión a los problemas. Además, en colaboración con la Organización para la Agricultura y la Alimentación (FAO) y la Organización Internacional del Trabajo (OIT), la OMI elaboró el Código de seguridad para pescadores y buques pesqueros, 2005, revisado, y las Directrices de aplicación voluntaria para el proyecto, la construcción y el equipo de buques pesqueros pequeños, 2005, mientras que el Subcomité SLF está elaborando orientaciones sobre la seguridad de los buques pesqueros de eslora inferior a 12 metros y el Subcomité de Normas de Formación y Guardia (STW) está preparando orientaciones para la formación del personal a bordo de los buques pesqueros pequeños. Cabe señalar que ninguna de estas medidas voluntarias tendría el impacto de un convenio obligatorio.

* * *

A la altura de los años setenta, el espectro convencional de radiofrecuencias utilizado por los buques para comunicarse entre sí y con la costa estaba cada vez más congestionado y resultaba materialmente imposible aumentar el número de longitudes de onda disponibles. Sin embargo, estas dificultades podrían superarse mediante el uso de satélites en el espacio. Por consiguiente, la OMI adoptó, en 1976, un convenio internacional para constituir la Organización Internacional de Telecomunicaciones Móviles por Satélite (IMSO)¹, que entró en vigor en 1979. Además de abordar el problema de la congestión, los satélites han resultado sumamente beneficiosos en lo que respecta a los aspectos comerciales y de otra índole de la explotación de los buques, pero la mayor ventaja que ofrecen radica en la seguridad, puesto que las comunicaciones mejoradas permiten la transmisión y recepción de mensajes de socorro con mayor efectividad que los métodos terrestres.

El 1 de febrero de 1999 marcó el comienzo de una nueva era en el ámbito de las comunicaciones marítimas de socorro y seguridad gracias a la implantación plena del sistema mundial de socorro y seguridad marítima (SMSSM), un sistema integrado de comunicaciones, en el que se utilizan radiocomunicaciones terrestres y por satélite a fin de garantizar que, independientemente del emplazamiento del buque en peligro, su llamada de socorro pueda ser recibida por las autoridades adecuadas y pueda enviarse ayuda.

El SMSSM fue elaborado por la OMI en estrecha cooperación con la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) y otras organizaciones internacionales, en particular la Organización Meteorológica Mundial (OMM), la Organización Hidrográfica Internacional (OHI) y los asociados a COSPAS-SARSAT.

¹ El órgano establecido originalmente por el Convenio era la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite (INMARSAT), que posteriormente se dividió en dos: por un lado, Inmarsat, empresa del sector privado y por otro lado, la Organización Internacional de Telecomunicaciones Móviles por Satélite (IMSO), organización intergubernamental encargada de la supervisión de determinados servicios por satélite público para las comunicaciones de seguridad y protección proporcionados por los satélites de Inmarsat (y por otros futuros proveedores de servicios por satélite).

Conforme a lo establecido en el SMSSM, los buques deben contar con el equipo de satélite y radiocomunicaciones especificado para enviar y recibir alertas de socorro e información sobre seguridad marítima, y para fines de comunicación general. Las prescripciones aplicables al SMSSM figuran en el capítulo IV del Convenio SOLAS y se adoptaron en 1988. Entraron en vigor el 1 de febrero de 1992, pero se estipuló un periodo de aplicación gradual antes de la fecha de implantación definitiva el 1 de febrero de 1999.

La adopción del Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos, en abril de 1979, estaba estrechamente vinculada a la elaboración del SMSSM. Como su nombre indica, este Convenio tenía por objeto mejorar las operaciones de búsqueda y salvamento llevadas a cabo tras los siniestros marítimos. Si bien numerosos países habían establecido sus propios planes para ese tipo de emergencias, ésta era la primera vez que se adoptaban procedimientos internacionales. El Convenio entró en vigor en 1985, se revisó por primera vez en 1988 y posteriormente en 2004.

Al mismo tiempo que se efectuaba la revisión del Convenio SAR, la OMI y la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) elaboraban en forma conjunta el Manual internacional de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento (IAMSAR), por el que se revisaba y sustituía el Manual de búsqueda y salvamento para buques mercantes (MERSAR), publicado por primera vez en 1971, y el Manual OMI de búsqueda y salvamento (IMOSAR), publicado por primera vez en 1978. El Manual IAMSAR está destinado fundamentalmente a ayudar al capitán de cualquier buque al que se le pida que lleve a cabo operaciones de búsqueda y salvamento en el mar para prestar ayuda a personas que necesitan auxilio, y ha sido revisado y actualizado en una serie de oportunidades.

* * *

La OMI siempre ha atribuido gran importancia a la mejora de la seguridad de la navegación y, desde 1959 ha introducido una serie de medidas en forma de convenios, recomendaciones y otros instrumentos. Existen dos convenios que revisten particular interés para la navegación, a saber, el Convenio SOLAS, que cuenta con un capítulo entero (el capítulo V) dedicado a la seguridad de la navegación, y el Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972.

Las numerosas reglas del capítulo V del Convenio SOLAS incluyen prescripciones sobre los aparatos náuticos que se han de llevar a bordo, tales como compases (magnético y girocompás), radar, ayudas de punteo de radar automáticas, ecosondas, dispositivos indicadores de la velocidad y la distancia, indicadores del ángulo de metida del timón, indicadores de la velocidad rotacional de las hélices, indicadores de la velocidad angular de evolución y radiogoniómetros. Se indican también ciertos servicios de seguridad de la navegación que deben proveer los Gobiernos Contratantes, tales como el mantenimiento de servicios meteorológicos para buques, el servicio de vigilancia de hielos, la organización del tráfico, y la provisión de servicios de búsqueda y salvamento. Este equipo deberá ajustarse a las normas de funcionamiento establecidas en diversas resoluciones de la Asamblea de la OMI.

El capítulo V se ha enmendado y actualizado muchas veces y, en diciembre de 2000 se adoptó una versión plenamente revisada, que entró en vigor en 2002, en la que se incorporaban varias prescripciones nuevas. Entre otras cosas, en esta última versión se confirmó carácter obligatorio al transporte de registradores de datos de la travesía (RDT) y a los sistemas de identificación automática (SIA) a bordo de ciertos buques. Desde entonces se han adoptado nuevas enmiendas, incluida la introducción de sistemas de identificación y seguimiento de largo alcance (LRIT) de los buques, adoptada en 2006.

Además de los convenios, la OMI también ha publicado una serie de resoluciones y códigos, incluidas directrices sobre cuestiones relacionadas con la navegación y normas de funcionamiento aplicables al equipo náutico y de radiocomunicaciones de a bordo. Algunos son simplemente de carácter recomendatorio, pese a que su aceptación es tan amplia que determinan en efecto la política internacional, mientras que otros figuran en las reglas pertinentes de convenios específicos y, de ese modo, se les confiere la misma importancia que a las reglas del convenio en sí.

* * *

El factor humano en el transporte marítimo es una cuestión compleja y polifacética que afecta a la seguridad y protección marítimas y a la protección del medio marino. Comprende todo el espectro de actividades humanas llevadas a cabo por las tripulaciones de los buques, los responsables de la gestión en tierra, los organismos reguladores y otros. Desde hace varios años la OMI viene demostrando su preocupación por el factor humano y en los últimos años esta preocupación se ha intensificado.

En 1978, la OMI adoptó el primer Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio de Formación), que entró en vigor en 1984. El Convenio de Formación 1978 fue el primer instrumento que estableció requisitos básicos de formación, titulación y guardia para la gente de mar a escala internacional. Anteriormente, cada Gobierno establecía sus propias normas aplicables a oficiales y marineros, en general sin remitirse a las prácticas de otros países. Por ello, las normas y procedimientos eran muy dispares.

El Convenio de Formación se revisó en 1995 a fin de actualizarlo. En el Convenio revisado no se abordaba simplemente la formación, sino que se hacía especial hincapié en la demostración de competencia. La característica más radical era que se asignaba a la OMI parte de la responsabilidad de garantizar el cumplimiento de las prescripciones. Las Partes en el Convenio debían presentar información a la OMI sobre, entre otros, sus procedimientos de formación y titulación a fin de que pudiera evaluarse su capacidad de implantar el Convenio. La denominada "lista blanca" de las Partes, cuya información demuestra que dan plena y total efectividad de sus disposiciones fue publicada por primera vez en 2000 y se actualiza periódicamente. Ésta era la primera vez que la OMI ejercía tal autoridad sobre los Gobiernos y se consideró no sólo un reconocimiento de la importancia del cumplimiento de las normas a escala internacional, sino también de la capacidad de la OMI para garantizar dicho cumplimiento.

Hoy en día el Convenio de Formación es objeto de otra revisión importante, en la que se examina qué enmiendas o nuevas reglas son necesarias para garantizar que el Convenio responde a los nuevos desafíos a los que se enfrenta el sector del transporte marítimo, entre los que cabe destacar, sin limitarse a ellos, los rápidos avances tecnológicos actuales y los que se registrarán en años venideros. Se prevé celebrar una conferencia en 2010 a fin de examinar el Convenio y el Código de Formación para su adopción.

En 1994 se confirió carácter obligatorio al Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS) mediante la introducción de un nuevo capítulo en el Convenio SOLAS. Dicho Código tiene por objeto asignar el grado máximo de prioridad a la seguridad relativa a la gestión de las compañías navieras y adquirió carácter obligatorio para los buques de pasaje, buques tanque, graneleros y otros buques el 1 de julio de 1998 y para todos los buques a partir de 2002.

En 1997, la OMI adoptó una resolución en la que se establecían su idea, principios y objetivos con respecto al factor humano (revisada y actualizada en 2003) y, en 1999, en una resolución de la Asamblea se acordó poner un "mayor énfasis en el factor humano" en relación con la labor de la Organización.

En cuanto a otros aspectos del factor humano relacionados con la labor de la OMI, la fatiga se identifica cada vez más como un factor fundamental en numerosos accidentes marítimos. La OMI adoptó en 1993 una resolución sobre los Factores que contribuyen a la fatiga desde el punto de vista de la dotación y la seguridad, en la que se señalaban a la atención de todas las partes interesadas en la operación de los buques los factores que podían contribuir a la fatiga y se les alentaba a que tuvieran en cuenta estos factores al tomar decisiones sobre la operación de los buques. La OMI también ha elaborado orientaciones prácticas para fomentar una mejor comprensión y gestión de la fatiga.

En 1999, la OMI adoptó una resolución acerca de los principios sobre dotación de seguridad, en la que se reconoce, entre otras cosas, que la observancia de las prescripciones por parte de la gente de mar depende también de las condiciones de formación, horas de trabajo y descanso, seguridad en el trabajo, salud e higiene y una alimentación correcta.

La OMI también ha colaborado con la Organización Internacional del Trabajo para elaborar directrices sobre las horas de trabajo y de descanso, destinadas a prestar asistencia a las Administraciones, los propietarios de buques y la gente de mar en el cumplimiento de sus obligaciones en virtud de lo establecido en el Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, de la OIT, y en el Convenio de Formación.

* * *

Las cuestiones de protección marítima adquirieron importancia en el programa de la OMI a raíz del secuestro, en octubre de 1985, del buque crucerista italiano **Achille Lauro**. Al año siguiente, la Organización publicó orientaciones sobre medidas para prevenir actos ilícitos contra pasajeros y tripulantes a bordo de los buques.

En marzo de 1988 se adoptó el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima (Convenio SUA), con un protocolo que hace extensivas las prescripciones a los actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental. Ambos instrumentos se actualizaron y revisaron en 2005.

Recientemente, a raíz de las atrocidades terroristas perpetradas en distintas partes del mundo, varias de las cuales tenían como objetivo las infraestructuras de transporte, la OMI adoptó un conjunto exhaustivo de medidas de protección marítima en 2002, que entró en vigor en julio de 2004.

La más importante y de mayor alcance es el Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP). En este Código se estipula, entre otras cosas, que los Gobiernos deberán realizar evaluaciones de riesgos a fin de determinar el grado de amenaza para la protección en sus puertos, que tanto los buques como los puertos deberán nombrar a oficiales de protección especializados y que deberán elaborarse planes oficiales de protección que los Gobiernos deberán aprobar.

La OMI ha adoptado otros instrumentos sobre la protección marítima, incluidas directrices para las administraciones y el sector del transporte marítimo para combatir los actos de piratería y los robos a mano armada contra los buques, recomendaciones sobre medidas de protección para los buques de pasaje de transbordo rodado dedicados a viajes internacionales de duración igual o inferior a 24 horas, y para los puertos, directrices sobre la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje y directrices para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias sicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional.

En 2005, la notificación de una serie de ataques perpetrados contra buques frente a la costa de Somalia dio lugar a que la OMI adoptara una resolución a fin de señalar esta cuestión a la atención del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas. Esta medida se tradujo en una declaración presidencial del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, publicada el 15 de marzo de 2006, en la que se alienta a los Estados Miembros de las Naciones Unidas cuyos buques y aeronaves militares operan en aguas internacionales y en el espacio aéreo adyacente a la costa de Somalia a que estén alerta contra cualquier incidente de piratería en la zona y adopten las medidas adecuadas para proteger a los buques mercantes. En 2007, la OMI adoptó una nueva resolución sobre esta cuestión, en la que se hace un llamamiento directo al Gobierno Federal de Transición (GFT) de Somalia a fin de que, entre otras cosas, comunique al Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas que consiente en que los buques de guerra o aeronaves militares entren en sus aguas territoriales cuando lleven a cabo operaciones contra piratas declarados o presuntos y ladrones armados.

En junio de 2008, el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas adoptó la resolución 1816 (2008), en virtud de la cual el Consejo de Seguridad decidió que, tras recibirse la carta de Somalia dirigida al Presidente del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, por la que se transmitía el consentimiento del GFT, los Estados que cooperen con el GFT podrán, durante un período de seis meses, entrar en las aguas territoriales de Somalia y usar, con arreglo a las disposiciones pertinentes del derecho internacional, todos los medios necesarios para reprimir los actos de piratería y robo a mano armada.

Protección del medio marino

Cuando se adoptó el Convenio constitutivo de la OMI en 1948 la contaminación del mar se consideraba apenas un problema local. En algunas zonas, en particular las cercanas a puertos e importantes vías de navegación marítima, se habían producido sucesos aislados de contaminación por hidrocarburos, pero no se consideraba una cuestión de alcance internacional. A la altura de los años cincuenta el comercio mundial crecía a la vez que aumentaba la contaminación por hidrocarburos. El Convenio internacional para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, 1954 (OILPOL 1954) fue un resultado positivo de la inquietud generada por esta cuestión.

La OMI comenzó su labor en 1959, justo antes del gran auge del comercio internacional de hidrocarburos. En menos de dos décadas tanto el arqueo de la flota mundial de buques tanque como el tamaño de los buques en sí era 10 veces mayor. A finales de los años cincuenta, el arqueo de los buques tanque era de una media de 30000 tpm. A finales de los años setenta se habían construido varios buques de arqueo superior a 500 000 tpm.

Una consecuencia de esto fue el inquietante aumento en la contaminación del mar, en particular la contaminación por hidrocarburos, ocasionada no sólo por los accidentes de buques tanque, sino también por las operaciones rutinarias de transporte marítimo, tales como la limpieza de los tanques de carga. En esa época, la práctica normal era simplemente lavar los tanques con agua y después bombear la mezcla resultante de hidrocarburos y agua al mar.

Con el objetivo de moderar los efectos de esta práctica, el OILPOL 54 prohibió el vertimiento de desechos oleosos a una cierta distancia de tierra y en "zonas especiales" donde el peligro para el medio ambiente era especialmente grave. En 1962 se ampliaron los límites por medio de una enmienda que se introdujo en el tratado.

No fue sino hasta el desastre del **Torrey Canyon**, en 1967, que el mundo centró su atención en el verdadero peligro que el crecimiento del tráfico de buques tanque representaba para el medio ambiente. El **Torrey Canyon** varó cuando entraba en el Canal de la Mancha y derramó todo su cargamento de 120 000 toneladas de petróleo crudo al mar, provocando el mayor suceso de contaminación por hidrocarburos registrado hasta el momento. A raíz de este suceso se plantearon dudas sobre las medidas para prevenir la contaminación por hidrocarburos procedente de los buques y se pusieron de relieve una serie de deficiencias del sistema de indemnización tras los accidentes marítimos.

La respuesta de la OMI fue rápida: se preparó un plan de acción que se tradujo en la adopción de una serie de convenios sobre los aspectos jurídicos del suceso.

Se reconoció que, aun cuando la contaminación causada por accidentes era espectacular, la contaminación operacional constituía una amenaza todavía mayor. Por ello, en 1969 se enmendó de nuevo el Convenio OILPOL 1954, esta vez para introducir un procedimiento conocido como "carga sobre residuos" que la industria petrolera había desarrollado y que tenía la doble ventaja de ahorrar hidrocarburos y reducir la contaminación. Con este sistema, el agua de lavado de la limpieza de los tanques se bombea a un tanque especial. Durante el viaje de regreso a la terminal de carga los hidrocarburos y el agua se separan. El agua en el fondo del tanque se bombea al exterior y en la terminal se cargan hidrocarburos sobre los hidrocarburos que permanecen en el tanque. La enmienda entró en vigor en 1978.

En 1973 se adoptó un convenio mucho más ambicioso: el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (Convenio MARPOL). El objetivo del Convenio era la lucha contra la contaminación ocasionada por hidrocarburos, productos químicos, aguas sucias, basuras y otras sustancias perjudiciales, y constituía en esa época el intento más firme de prevenir la contaminación ocasionada por los buques.

En la práctica, ciertos problemas de índole técnica supusieron que los avances realizados con respecto a la ratificación de este Convenio fueran muy lentos, y una serie de accidentes de buques tanque ocurridos en el invierno de 1976-1977 tuvieron como consecuencia la solicitud de adopción de nuevas medidas. El resultado fue la celebración, en febrero de 1978, de la Conferencia sobre seguridad de los buques tanque y prevención de la contaminación. Las medidas adoptadas llevaron a grandes cambios en el proyecto y el funcionamiento de los buques tanque.

Las medidas nuevas más importantes se incorporaron en el Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Protocolo de 1978 relativo al SOLAS) y en el Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (Protocolo de 1978 relativo al MARPOL). El Protocolo

de 1978 relativo al SOLAS entró en vigor en mayo de 1981 y el Protocolo de 1978 relativo al MARPOL, que de hecho integró el Convenio original, entró en vigor en octubre de 1983. A este nuevo instrumento se le llamó Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el correspondiente Protocolo de 1978 o MARPOL 73/78.

El Convenio MARPOL 73/78 limita considerablemente la cantidad de hidrocarburos que pueden descargarse en el mar durante las operaciones rutinarias y prohíbe completamente las descargas en algunas zonas. Además exige a los Gobiernos proveer instalaciones de recepción para los desechos oleosos (de todos los buques, no sólo de los buques tanque), y la Organización ha elaborado directrices sobre la forma en que deberían proveerse éstas y ha celebrado seminarios y cursillos en todo el mundo para ofrecer más orientaciones técnicas sobre su establecimiento.

El Protocolo de 1978 relativo al Convenio MARPOL introdujo el concepto conocido como emplazamiento de los tanques de lastre separado como protección. Significa que los tanques de lastre (que están vacíos durante la etapa del viaje en que se transporta la carga y sólo se cargan con lastre de agua durante la etapa de regreso) están situados en el lugar en el que es más probable que el impacto de un abordaje o una varada sea mayor. De este modo, se reducirá considerablemente la cantidad de carga derramada después de tal accidente. Las enmiendas subsiguientes de 1983 al Convenio MARPOL prohíben el transporte de hidrocarburos en los piques de proa, la parte más vulnerable del buque en caso de abordaje. Los Convenios MARPOL y SOLAS también recogen técnicas operacionales tales como el sistema de carga sobre residuos, el lavado con crudos y los sistemas a base de gases inertes.

En 1989 el petrolero **Exxon Valdez** encalló en la costa de Alaska. En lo que respecta a la pérdida de hidrocarburos, el derrame resultante fue relativamente pequeño, pero dio lugar a que los políticos, la prensa y la opinión pública exigieran que se tomaran medidas. En el Reino Unido, se introdujo legislación que obligaba a los petroleros a ir provistos de doble casco y, en 1992, la OMI enmendó el Convenio MARPOL 73/78 para hacer obligatorio el doble casco o una alternativa aprobada. Se aprobó un programa de retirada gradual con respecto a los petroleros existentes. Las enmiendas al Anexo I del Convenio MARPOL, adoptadas en 2001 tras el hundimiento del petrolero **Erika** frente a las costas de Bretaña, introdujeron un nuevo calendario mundial para acelerar la retirada progresiva de los petroleros de casco sencillo. Posteriormente, tras el hundimiento del **Prestige**, se volvieron a introducir enmiendas en 2003.

* * *

En 1990, la OMI adoptó el Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos (Convenio de Cooperación), que se concibió para introducir un sistema mundial de respuesta a derrames importantes de hidrocarburos, y que entró en vigor en 1995.

El Convenio facilita la cooperación internacional y la asistencia mutua con miras a la preparación y respuesta frente a sucesos importantes de contaminación por hidrocarburos y alienta a los Estados a crear y mantener una capacidad adecuada para hacer frente a las situaciones de emergencia debidas a la contaminación por hidrocarburos. En 2000, la OMI adoptó el Protocolo sobre cooperación, preparación y lucha contra los sucesos de contaminación por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (Protocolo de Cooperación-SNPP), que sigue los mismos principios que el Convenio de Cooperación en lo que respecta a las sustancias nocivas y potencialmente peligrosas distintas de los hidrocarburos y que entró en vigor en 2007.

El principio subyacente tanto en el Convenio como en su Protocolo es el de la cooperación y la asistencia mutua. La OMI ha reconocido durante mucho tiempo que la mejor forma de luchar contra la contaminación resultante de accidentes marítimos es la cooperación entre Estados vecinos.

En 1976, en cooperación con el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), la OMI estableció el Centro regional de emergencia para la lucha contra la contaminación en el Mar Mediterráneo (REMPEC), con sede en Malta, para coordinar las actividades de lucha contra la contaminación entre los Estados del Mediterráneo. De igual modo, en 1995 se creó el Centro regional de información y formación sobre la contaminación del mar en casos de emergencia para el Gran Caribe (REMPEITC-Carib), que tiene su sede en Curaçao (Antillas Neerlandesas). Ambos centros reciben apoyo de la OMI, a través de su programa de cooperación técnica, así como de sus Gobiernos socios, el sector y organizaciones y donantes.

Establecida oficialmente en 1996, la Iniciativa Mundial es otro programa de cooperación en virtud del cual la OMI y el sector petrolero (a través de la IPIECA), junto con otros socios, trabajan para fomentar y facilitar la creación e implantación de planes para contingencias de derrames de hidrocarburos, así como para promover la ratificación de los convenios internacionales relacionados con los derrames de hidrocarburos.

Un ejemplo destacado de esta iniciativa es el programa de dos años para la región de África occidental y central (GI-WACAF) destinado a complementar las actividades de preparación y lucha que está llevando a cabo la OMI en la región como parte de su programa de cooperación técnica, junto con la Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial (ONUDI), en el marco del proyecto financiado por el Fondo para el Medio Ambiente Mundial (FMAM/PNUMA) titulado "Lucha contra el agotamiento de los recursos vivos marinos y la degradación de las zonas costeras en el gran ecosistema marino de la corriente de Guinea mediante medidas regionales basadas en el ecosistema".

* * *

El transporte de productos químicos a granel se rige por reglas tanto del Convenio SOLAS como del Anexo II del Convenio MARPOL (Reglas para prevenir la contaminación por sustancias nocivas líquidas transportadas a granel). En ambos convenios se prescribe que los buques tanque quimiqueros construidos después del 1 de julio de 1986 cumplan el Código Internacional de Quimiqueros (Código CIQ), en el que se establecen las normas internacionales para el transporte seguro a granel, por mar, de los productos químicos líquidos peligrosos, al especificarse las normas de construcción y proyecto de los buques dedicados a tal transporte y el equipo que deben llevar con el fin de reducir al mínimo los riesgos para el buque, la tripulación y el medio ambiente, habida cuenta de la naturaleza de los productos transportados. El principio fundamental es que los distintos tipos de buques están directamente relacionados con los productos regidos por el Código, según la naturaleza del riesgo. Cada uno de los productos puede tener una o varias características de peligrosidad, comprendidas las de inflamabilidad, toxicidad, corrosividad y reactividad.

En el Código CIQ figura una lista de los productos químicos y de sus riesgos y se establece tanto el tipo de buque que se exige para transportar dicho producto, como el índice de peligrosidad ambiental. En octubre de 2004 se adoptó una versión revisada del Anexo II del Convenio MARPOL, que entró en vigor el 1 de enero de 2007, y que incluye un nuevo sistema de cuatro categorías, para la clasificación de las sustancias nocivas y líquidas.

* * *

Las reglas para prevenir la contaminación por sustancias perjudiciales transportadas por mar en bultos se recogen en el Anexo III del Convenio MARPOL 73/78, que entró en vigor en 1992.

El Anexo III contiene prescripciones generales para la promulgación de normas detalladas sobre empaquetado, marcado, etiquetado, documentación, estiba, limitaciones cuantitativas, excepciones y notificaciones para impedir la contaminación por sustancias perjudiciales. En octubre de 2006, la OMI adoptó una versión revisada del Anexo III del Convenio MARPOL, con el fin de armonizar las reglas con los criterios para definir los contaminantes del mar adoptados por el Subcomité de Expertos de las Naciones Unidas en Transporte de Mercancías Peligrosas, basándose en el Sistema Globalmente Armonizado de Clasificación y Etiquetado de Productos Químicos, de las Naciones Unidas.

Se elaboraron las reglas para identificar los contaminantes del mar a fin de poder embalarlos o envasarlos, y estibarlos a bordo de forma que la posibilidad de contaminación accidental sea mínima, así como para facilitar su recuperación mediante marcas que permitan distinguirlos de otras cargas (menos perjudiciales).

La descarga en el mar de aguas sucias sin depurar puede presentar riesgos para la salud humana, y en las zonas costeras puede asimismo provocar el agotamiento de oxígeno y una contaminación estética obvia, lo que supone un serio problema para los países que tienen un importante sector turístico. El Anexo IV del Convenio MARPOL 73/78 contiene una serie de reglas sobre la descarga de aguas sucias en el mar, el equipo y los sistemas para el control de la descarga de aguas sucias, el establecimiento en puertos y terminales de instalaciones de recepción de aguas sucias y los requisitos de reconocimiento y certificación. Asimismo, incluye un modelo del Certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias que las Administraciones nacionales de transporte marítimo deben expedir a los buques bajo su jurisdicción. El anexo entró en vigor en 2003 y en 2004 se adoptó una versión revisada que, a su vez, entró en vigor el 1 de agosto de 2005.

Las basuras de los buques pueden ser igual de perjudiciales para la flora y fauna marinas que los hidrocarburos y los productos químicos. El mayor peligro lo constituye el plástico, que puede flotar durante años. Los peces y mamíferos marinos a veces confunden los plásticos con alimentos y quedan atrapados en cuerdas de plástico, redes, bolsas y otros artículos.

Con el Convenio MARPOL de 1973 se quiso eliminar y reducir la cantidad de basuras vertidas al mar desde los buques. Según el Anexo V del Convenio, la basura incluye toda clase de restos de víveres salvo el pescado fresco, así como los residuos resultantes de las faenas domésticas y operaciones rutinarias del buque que hayan de eliminarse continua o periódicamente. El Anexo V prohíbe totalmente tirar plásticos en cualquier lugar del mar y limita drásticamente las descargas de otros tipos de basura desde los buques en las aguas costeras y las "zonas especiales". Este Anexo, que también obliga a los Gobiernos a garantizar la provisión de instalaciones en los puertos y terminales para la recepción de basuras, entró en vigor el 31 de diciembre de 1988 y se está revisando actualmente.

* * *

Aunque la prevención de la contaminación del mar procedente de fuentes terrestres no es responsabilidad de la OMI, la Organización desempeña las funciones de Secretaría en lo que respecta al Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias (Convenio de Londres). Este Convenio fue adoptado en 1972 en una conferencia celebrada bajo los auspicios del Reino Unido. Además de regular el vertimiento de desechos en el mar, se ocupa de la incineración en el mar.

Con el paso del tiempo, la opinión pública se ha ido oponiendo gradualmente a la utilización del mar como vertedero de materiales de desecho, actitud que se refleja en las enmiendas al Convenio adoptadas en el Protocolo de 1996, que entró en vigor en 2006. Esto representa un cambio de criterio importante sobre la forma de reglamentar la utilización del mar como depósito de materiales de desecho ya que, fundamentalmente, ahora está prohibido el vertimiento, con la excepción de ciertos materiales incluidos en una lista aprobada, y se han prohibido totalmente algunas prácticas, tales como la incineración.

Durante décadas, las operaciones de salvamento marítimo se llevaron a cabo de conformidad con un tratado adoptado en 1910. Este sistema había funcionado bien en general y estaba basado en el principio bien conocido de "no se paga si no se salva". Si la operación de salvamento no se lleva a cabo con éxito, el salvador tiene derecho a cobrar una recompensa basada en el valor del buque y su carga. Sin embargo, este sistema no tenía en cuenta los daños causados por la contaminación, lo que implicaba, por ejemplo, que los salvadores no podían esperar ninguna recompensa por una operación en la que no lograsen salvar el buque, incluso si evitaban un derrame de hidrocarburos importante. Para remediar esta situación, la OMI adoptó en 1989 el Convenio internacional sobre salvamento marítimo, que entró en vigor en 1996.

* * *

La propagación de especies invasivas ha sido reconocida como una de las grandes amenazas para los océanos del mundo y un problema fundamental para el bienestar ecológico y económico del planeta. Este problema se suscitó por primera vez en la OMI en 1988. Se adoptaron directrices para abordarlo en 1997. Posteriormente, se trató de lograr nuevos adelantos técnicos, lo que llevó finalmente a la adopción, en febrero de 2004, del Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, 2004, un nuevo instrumento internacional para evitar los efectos potencialmente devastadores de la propagación de organismos acuáticos perjudiciales transportados en el agua de lastre de los buques.

En reconocimiento de otro vector, igualmente importante, de transferencia de especies acuáticas invasivas por los buques, la OMI ha iniciado recientemente la creación de medidas para reducir al mínimo la traslocación de especies debida a la contaminación biológica de los buques, en otras palabras, la adherencia de organismos marinos tales como algas y moluscos a los cascos de los buques.

El Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques (Convenio AFS) fue adoptado el 5 de octubre de 2001 para proteger la vida marina de los efectos negativos de los compuestos metálicos presentes en pinturas utilizadas para revestir la obra viva de los buques, y entrará en vigor el 17 de septiembre de 2008.

Una vez en vigor, el Convenio prohibirá a los buques aplicar o volver a aplicar compuestos de organoestaño que actúen como biocidas en sus sistemas antiincrustantes; no se utilizarán tales compuestos en el casco ni en las partes o superficies externas del buque, y en lo que respecta a los buques en los que ya estén presentes tales compuestos en el casco, se tendrá

que aplicar un revestimiento que forme una barrera que impida la lixiviación de los sistemas antiincrustantes no autorizados que se encuentren debajo. El Convenio establece también un mecanismo para evaluar otros sistemas antiincrustantes y evitar el posible uso futuro de otras sustancias perjudiciales en estos sistemas.

* * *

La cuestión del reciclaje de buques también es motivo de creciente preocupación, no sólo desde el punto de vista ambiental, sino en relación con la salud y la seguridad laboral de los trabajadores del sector. En el proceso de reciclaje de los buques no se desperdicia prácticamente nada. Los materiales y equipos vuelven a usarse prácticamente en su totalidad, por lo que el reciclaje contribuye positivamente a la conservación mundial de energía y recursos. El reciclaje de buques, si se lleva a cabo debidamente, es indudablemente una actividad "ecológica". No obstante, se ha manifestado preocupación por las condiciones laborales y ambientales en muchos de los astilleros de desguace de buques del mundo. Los buques que se venden para desguace pueden contener sustancias potencialmente peligrosas para el medio ambiente como asbesto, metales pesados, hidrocarburos, sustancias que agotan la capa del ozono, etc.

La OMI adoptó las Directrices sobre el reciclaje de buques en diciembre de 2003. En ellas se reconoce que, si bien la responsabilidad última de las condiciones en los astilleros es de los países en los que están situados, se debe instar a otras partes interesadas, tales como las administraciones de los países en los que se construyen buques y los países proveedores de equipo marítimo, los Estados de abanderamiento, Estados rectores de puertos y los Estados de reciclaje, así como las organizaciones intergubernamentales y entidades comerciales tales como los propietarios, constructores y reparadores de buques, a que contribuyan a reducir al mínimo los problemas potenciales.

En 2005 se acordó que la OMI elaborase un nuevo instrumento jurídicamente vinculante sobre el reciclaje de buques para adoptarlo en el bienio 2008-2009 y, a tal efecto, se celebrará una conferencia especial en Hong Kong (China) en mayo de 2009. Mientras tanto, la OMI sigue cooperando sobre esta cuestión con la Organización Internacional del Trabajo y los órganos pertinentes del Convenio de Basilea sobre el control de los movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos, y se ha constituido un grupo mixto de trabajo sobre esta cuestión, que abarca a las tres Organizaciones.

* * *

En 2007, la OMI adoptó un nuevo convenio sobre la remoción de restos de naufragio que pueden constituir un riesgo tanto para la navegación como para el medio marino y costero. Una vez en vigor, el Convenio llenará un vacío en la normativa internacional existente, al establecer la primera serie de reglas uniformes de alcance internacional destinadas a garantizar la pronta y eficaz remoción de los restos de naufragio situados más allá del mar territorial.

Protección de la atmósfera

Quizá la amenaza actual más importante para nuestro medio ambiente sea la contaminación atmosférica. Si bien el sector del transporte marítimo representa sólo un pequeño porcentaje del volumen total de emisiones de gases, si se lo compara con los vehículos de carretera, la aviación y las instalaciones de los servicios públicos, tales como las centrales eléctricas, la contaminación atmosférica ocasionada por los buques se ha reducido de manera importante durante el último decenio y la OMI sigue trabajando para conseguir una mayor reducción a medida que aumentan las pruebas, y el mundo es más consciente y está más preocupado, por lo que respecta a los daños que podrían causarse.

Durante los trabajos que condujeron a la adopción del Convenio MARPOL de 1973 se abordó por primera vez la cuestión del control de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques, y en particular las sustancias nocivas de sus gases de escape. Sea como fuere, se decidió no incluir reglas sobre la contaminación atmosférica en ese momento.

Posteriormente, a mediados de la década de 1980, la OMI había estado estudiando la calidad del fueloil en relación con las prescripciones de descarga del Anexo I para las descargas y abordó también el tema de la contaminación atmosférica. En 1988, se acordó incluir la cuestión de la contaminación atmosférica en el programa de trabajo a raíz de una ponencia de Noruega sobre la magnitud del problema. Además, la Segunda conferencia internacional para la protección del Mar del Norte, celebrada en noviembre de 1987, había emitido una declaración en la que los ministros de los Estados del Mar del Norte acordaban emprender acciones en el seno de los organismos competentes, como la OMI, con objeto de mejorar la calidad de los combustibles pesados y apoyar activamente las tareas destinadas a reducir la contaminación marítima y atmosférica.

En marzo de 1989, varios países presentaron ponencias al MEPC sobre la calidad del fueloil y la contaminación atmosférica, y se acordó estudiar los aspectos de la prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques, así como la calidad del fueloil, como parte del programa de trabajo a largo plazo del Comité, a partir de marzo de 1990. Las deliberaciones en el seno del MEPC llevaron a la adopción en 1991 de una resolución en la que se pedía al Comité que elaborase el Anexo VI del Convenio MARPOL 73/78, para la prevención de la contaminación atmosférica.

El Anexo VI fue elaborado en los seis años siguientes y adoptado en una Conferencia en 1997. Este anexo, que entró en vigor en 2005, establece límites para las emisiones de óxido de azufre y óxido de nitrógeno procedentes de los buques e incluye un límite máximo para el contenido de azufre del fueloil. La OMI está encargada de vigilar el contenido medio de azufre del combustible a escala mundial.

El Anexo VI contiene además disposiciones que permiten designar zonas de control de las emisiones de óxido de azufre (SECA), que son zonas en las que el control de las emisiones es más estricto; prohíbe las emisiones deliberadas de sustancias que agotan la capa de ozono, incluidos los halones y los clorofluorocarbonos (CFC), y la incineración a bordo de determinados productos, tales como los materiales de embalaje/envase contaminados y los bifenilos policlorados (PCB). En este Anexo se establecen asimismo límites máximos para las emisiones de óxido de nitrógeno (NO_x) de los motores diesel. Se adoptó además el Código Técnico sobre los NO_x, de carácter obligatorio, en el que se define el modo de ajustarse a esos límites.

En julio de 2005, dos meses después de que el Anexo VI del Convenio MARPOL 73/78 entrara en vigor, la OMI acordó que era necesario revisar este anexo y el Código técnico sobre los NO_x con miras a revisar las reglas para tener en cuenta las técnicas actuales y la necesidad de reducir aún más las emisiones procedentes de los buques.

Como resultado de dicho proceso de revisión, en abril de 2008 el MEPC aprobó las enmiendas propuestas al Anexo VI del Convenio MARPOL. Entre las modificaciones principales, cabe citar una reducción progresiva de las emisiones de SO_x procedentes de los buques, una reducción de los límites aplicables en las SECA, y reducciones progresivas de las emisiones de NO_x procedentes de los motores marinos. El Anexo VI revisado permitirá además, en algunas circunstancias, que se designe una zona de control de emisiones con respecto a los SO_x y la materia particulada, o los NO_x o los tres tipos de emisiones procedentes de los buques.

Se espera que el MEPC adopte formalmente las enmiendas al Anexo VI en octubre de 2008 y que éste entre en vigor 16 meses después.

Aunque el Anexo VI no abarca las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques, la OMI ha examinado ampliamente esta cuestión. De hecho, en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), se da a la OMI el mandato de procurar limitar o reducir las emisiones de gases de efecto invernadero generadas por los buques. La Organización elaboró un plan de acción a tal efecto y está trabajando ahora para establecer un régimen sólido que regule el transporte marítimo a escala mundial y proteja el medio marino y la atmósfera.

Durante los primeros años del nuevo milenio, la labor de la OMI relacionada con la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques se centró en la elaboración de un plan para el establecimiento de índices de emisión de gases de efecto invernadero para los buques. En julio de 2005 se aprobaron las *Directrices provisionales relativas al establecimiento voluntario de índices de emisión de CO₂ para los buques destinadas a utilizarse en pruebas* con el objetivo de establecer un criterio común para las pruebas relacionadas con el establecimiento voluntario de índices de emisión de CO₂, lo cual permitirá a los propietarios de buques evaluar la eficiencia de su flota con respecto a las emisiones de CO₂. Dado que la cantidad de CO₂ emitida por un buque está directamente relacionada con el consumo de combustible, el establecimiento de índices de emisión de CO₂ también proporcionará información útil sobre el buque en relación con la eficiencia del combustible.

El estudio realizado por la OMI en 2000 sobre las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques se está actualizando para contribuir a la elaboración de medidas tanto a corto como a largo plazo para hacer frente a las emisiones de CO₂ procedentes de los buques. Entre las medidas a corto plazo cabe citar una propuesta para establecer una tasa sobre los combustibles marinos a escala mundial, la mejora del consumo específico de combustible, un proyecto de los buques de nueva construcción en el que se tenga en cuenta la eficiencia energética, el uso del suministro de energía eléctrica desde tierra a los buques atracados en puerto, el empleo de la energía eólica, limitaciones estrictas para las fugas de gases refrigerantes, y reducción de la velocidad de los buques y medidas para mejorar el control de tráfico, la gestión de la flota, las operaciones de manipulación de la carga y la eficiencia energética.

Entre las medidas a largo plazo señaladas cabe citar las siguientes: medidas técnicas para el proyecto del buque, uso de combustibles alternativos, un índice de proyecto de CO₂ para los buques de nueva construcción, un plan de verificación externa del índice de CO₂, un régimen de comercio de derechos de emisión (STE) y/o un mecanismo de desarrollo limpio (MDL) y la inclusión de un elemento obligatorio asociado al CO₂ en las tarifas de utilización de las infraestructuras portuarias.

Se espera que estén listos determinados elementos clave del estudio revisado de la OMI sobre los gases de efecto invernadero y otras partes del programa de trabajo con suficiente antelación para que el MEPC pueda adoptar decisiones sobre este tema en su 58º periodo de sesiones, que se celebrará en otoño de 2008, y que el resto de los elementos se ultime y apruebe en junio de 2009, de conformidad con el plan de acción y el calendario acordados.

Facilitación

Con el aumento del tráfico marítimo internacional desde la década de 1950, la ausencia de procedimientos relativos a la documentación normalizados internacionalmente imponía una pesada carga tanto al personal de a bordo como al personal en tierra y ocasionaba demoras considerables.

Tradicionalmente los servicios de aduanas, inmigración, sanidad, y otras autoridades públicas han exigido un gran número de documentos relacionados con los buques y su tripulación y pasajeros, equipajes, carga y correo. El papeleo innecesario es un problema en la mayoría de los sectores, pero es probable que la burocracia sea peor en el transporte marítimo que en otros sectores, debido a su carácter internacional y a la aceptación tradicional de las formalidades y los procedimientos relativos a la llegada, permanencia y salida de los buques.

La OMI empezó a abordar estos problemas poco después de que surgieran y en 1965 adoptó el Convenio para la facilitación del tráfico marítimo internacional (Convenio de Facilitación). Los principales objetivos del Convenio son prevenir demoras innecesarias en el tráfico marítimo, estimular la cooperación entre los Gobiernos y asegurar el más alto grado de uniformidad posible en las formalidades y procedimientos mediante la simplificación y armonización de los documentos y los procedimientos. El Convenio entró en vigor en 1967.

El Comité de Facilitación de la OMI, establecido en 1968, se ocupa de las cuestiones relacionadas con la implantación del Convenio de Facilitación.

El Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto, que se reúne durante los periodos de sesiones del Comité de Facilitación e informa al Comité de Facilitación, al Comité de Seguridad Marítima y al Comité de Protección del Medio Marino, aborda cuestiones concretas tales como la elaboración de directrices y manuales para el personal de las terminales. En 2002 se adoptaron enmiendas al Convenio de Facilitación para abordar la cuestión de los polizones.

El Comité de Facilitación se institucionalizará oficialmente en diciembre de 2008, cuando entren en vigor las enmiendas al Convenio constitutivo de la OMI adoptadas en 1991.

Responsabilidad e indemnización

Aunque la labor de la OMI se centra principalmente en la seguridad del transporte marítimo y la prevención de la contaminación del mar, la Organización ha introducido también reglas que abarcan la responsabilidad e indemnización por daños, tales como contaminación, causados por los buques. La catástrofe del **Torrey Canyon** en 1967, que se tradujo en una intensificación de la labor técnica de la OMI para prevenir la contaminación, también fue el catalizador de la labor sobre responsabilidad e indemnización.

En 1969, la OMI adoptó el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (Convenio de Responsabilidad Civil), que garantiza el pago de una indemnización adecuada a las víctimas y el establecimiento de la responsabilidad del propietario del buque. En 1971 se adoptó el Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (Convenio del Fondo), en el que se establecían límites superiores a los fijados en el Convenio de Responsabilidad Civil. El Convenio del Fondo entró en vigor en 1978 y el Fondo tiene su propia sede en Londres. A diferencia del Convenio de Responsabilidad Civil, en el que se responsabiliza al propietario del buque, el Convenio de Fondo constituye un fondo con las contribuciones económicas de los importadores de petróleo. El objetivo es que, cuando un accidente marítimo produzca daños debidos a contaminación que excedan del nivel de indemnización disponible en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil, el Fondo pueda pagar una cantidad adicional y que, al mismo tiempo, la carga de la indemnización se reparta de forma más equitativa entre el propietario del buque y los intereses de la carga. Posteriormente, se han incrementado los límites de responsabilidad establecidos en los dos convenios mediante enmiendas adoptadas en 1992 y 2000.

Con la adopción del Protocolo de 2003 sobre la constitución de un fondo complementario de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, se estableció un tercer nivel de indemnización para los daños debidos a contaminación por hidrocarburos. La participación en el Fondo complementario es opcional y está abierta a todos los Estados Contratantes del Protocolo de 1992 relativo al Convenio del Fondo.

En 1971, la OMI, en asociación con el Organismo Internacional de Energía Atómica (OIEA) y la Agencia Europea de Energía Nuclear, de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE), adoptaron el Convenio relativo a la responsabilidad civil en la esfera del transporte marítimo de materiales nucleares.

Posteriormente, en 1974, la OMI adoptó el Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, en el que se declara al transportista responsable de los daños o pérdidas sufridos por los pasajeros si el suceso es culpa del transportista o se debe a una negligencia suya.

El Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (Convenio SNP) fue adoptado en 1996, y en 2001 la OMI adoptó el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, basado en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969, que establece un régimen de responsabilidad e indemnización con respecto a los derrames de hidrocarburos transportados como combustible de los buques.

Implantación

Si bien la prioridad fundamental de la OMI era adoptar instrumentos convencionales internacionales que introdujeran normas mundiales relativas a la seguridad y la protección marítimas, la eficacia de la navegación y la prevención de la contaminación, enseguida resultó obvio que estos instrumentos jurídicos tenían poca utilidad por sí mismos, si no se implantaban debidamente. Habida cuenta de que un número creciente de países en desarrollo empezaba a formar su propia flota, se consideró necesario y útil ofrecer a esos países la cooperación técnica y el asesoramiento oportunos.

Por lo tanto, pocos años después de constituirse, la OMI creó un programa de cooperación técnica cuyo objetivo principal era ayudar a los países en desarrollo a ratificar los convenios de la OMI y a alcanzar los niveles previstos en éstos y otros instrumentos. La primera misión técnica se llevó a cabo en 1966. En 1970, el programa cobró una importancia mucho mayor y en 1977 la OMI se convirtió en el primer organismo de las Naciones Unidas que institucionalizó su Comité de Cooperación Técnica.

Gran parte de la labor de cooperación técnica de la OMI se centra en la formación y tal vez los mejores ejemplos de esto sean la Universidad Marítima Mundial de Malmö (Suecia) y el Instituto de Derecho Marítimo Internacional de la OMI, en Malta, que se establecieron en 1983 y en 1988, respectivamente, para impartir formación avanzada en administración y derecho marítimos, educación y gestión del transporte marítimo.

La implantación es una responsabilidad colectiva, que incumbe a los Gobiernos, al sector marítimo y a la propia gente de mar. A menos que todos ellos desempeñen su papel, la implantación no será eficaz. El apoyo financiero a los proyectos de la OMI que ofrecen asistencia para la implantación y la ejecución uniformes a escala mundial de las normas se presta de diversas formas, por ejemplo, a través del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), el Banco Mundial, el Fondo Mundial para el Medio Ambiente (FMAM), y el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA). Asimismo, Gobiernos, organizaciones no gubernamentales, empresas privadas y fundaciones prestan un generoso apoyo a los proyectos de la OMI.

Cabe destacar otras iniciativas especialmente importantes en este contexto. En 1993, por ejemplo, se celebró la primera reunión del Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento (Subcomité FSI). Su objetivo es ayudar a los Estados de abanderamiento a implantar los convenios y otros instrumentos de la OMI. Cuando los Estados de abanderamiento ratifican un convenio de la OMI, se comprometen a hacerlo parte de su propia legislación nacional y por lo tanto, aceptan aplicarlo.

En muchos de los convenios técnicos más importantes de la OMI se recogen disposiciones para que cuando los buques visiten puertos extranjeros se sometan a inspecciones a fin de garantizar que cumplen las prescripciones de la OMI. Estas inspecciones de supervisión por el Estado rector del puerto se concibieron originalmente como un refuerzo de la labor de implantación del Estado de abanderamiento, pero la experiencia ha demostrado que pueden ser sumamente eficaces por sí mismos, especialmente si se organizan a escala regional. La OMI ha fomentado el establecimiento de organizaciones regionales de supervisión por el Estado rector del puerto en muchas partes del mundo con objeto de elevar el nivel de las normas y la calidad del transporte marítimo en todo el mundo.

De especial importancia, el Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI tiene por objeto proporcionar a los Estados Miembros objeto de la auditoría una evaluación amplia y objetiva de la eficacia con que administran e implantan los instrumentos de la OMI incluidos en el Plan.

Este Plan, adoptado en 2005, marcó el inicio de una nueva era para la OMI, en la que la Organización tiene a su disposición, por primera vez, un instrumento para lograr la aplicación armonizada y uniforme a escala mundial, de las normas de la OMI, lo cual constituye la clave para la consecución de los objetivos de la OMI de una navegación segura, protegida y eficiente en mares limpios.

El plan aborda cuestiones tales como el cumplimiento en cuanto a la promulgación de la legislación pertinente en relación con los instrumentos de la OMI en los que es Parte el Estado Miembro, la administración y la ejecución de las leyes y reglamentos aplicables por el Estado Miembro, la delegación de autoridad a organizaciones reconocidas, el mecanismo conexo del control y la supervisión de los procedimientos de reconocimiento y certificación de los Estados Miembros. Las primeras auditorías se llevaron a cabo en 2006.

Conclusión

No cabe duda de que la OMI ha avanzado mucho desde su creación hace ya tantos años. La Organización nació en un mundo cansado de la guerra y en el que las antiguas potencias coloniales todavía dominaban en lo que respecta a la prosperidad y el comercio mundiales. Como resultado de ello, esas potencias eran también las más importantes en cuanto al transporte marítimo y, como países marítimos principales, solían crear sus propias normas en lo que respecta a la construcción, la seguridad y la dotación de buques, entre otros aspectos. No obstante, en 1948, el nuevo espíritu de unidad mundial que se respiraba en el ambiente y los primeros atisbos en el horizonte de un nuevo orden mundial se aunaron y varias naciones con visión de futuro redactaron el plan de acción para una organización internacional que elaboraría unas normas para el transporte marítimo, que se adoptarían e implantarían con carácter universal en todo el sector, ya que empezaba a aceptarse de forma generalizada que era contraproducente que cada nación marítima tuviera sus propias leyes marítimas a la hora de garantizar la seguridad de las operaciones del transporte marítimo en todo el mundo. Esas normas, no sólo eran distintas las normas, sino que algunas eran bastante más estrictas que otras. Los propietarios de buques concienciados en cuanto a la seguridad estaban en desventaja económica con respecto a sus competidores, que invertían relativamente poco dinero en seguridad, y esta situación ponía en peligro cualquier intento de incrementar la seguridad en el mar y suponía una amenaza para el comercio marítimo internacional en su conjunto.

Hoy en día, por supuesto, todo esto ha cambiado. La globalización ha transformado el comercio internacional, han surgido nuevas potencias marítimas y las numerosas medidas establecidas por la OMI constituyen ahora los cimientos sobre los que puede seguir desarrollándose y prosperando un sector más seguro y más limpio. Asimismo, la labor de la OMI ha demostrado indudablemente que la elaboración, adopción, implantación y aplicación de normas internacionales a escala mundial, constituyen la única forma eficaz de regular un sector tan diverso e internacional como el del transporte marítimo.

Las normas de la Organización están ahora firmemente arraigadas en la conciencia y en las prácticas del sector del transporte marítimo y han dado forma al sector de hoy en día. De hecho, el amplio conjunto de convenios de la OMI (unos 50 en total), respaldados por literalmente cientos de códigos, directrices y recomendaciones, rigen prácticamente todas las facetas del sector, desde el proyecto, la construcción, el equipo y el funcionamiento de los buques hasta la formación de la gente de mar, o desde la mesa de dibujo hasta el astillero de desguace.

Muchos de los principales tratados de la OMI (incluidos el Convenio SOLAS, los convenios de Arqueo y Líneas de Carga, el Reglamento de Abordajes, el Convenio de Formación y los anexos I y II del Convenio MARPOL) han sido ratificados por Estados que son responsables, de forma colectiva, de más del noventa y ocho por ciento de la flota mundial.

Debido a la extensa red de reglas mundiales que la OMI ha creado y adoptado con el paso del tiempo, se puede afirmar con seguridad que, hoy en día, la navegación es un medio de transporte seguro y protegido, limpio, respetuoso con el medio ambiente y muy eficaz en lo que respecta al uso de energía. No cabe duda de que la toma de conciencia del sector del transporte marítimo en relación con el medio ambiente sigue aumentando. Esto queda demostrado no sólo por la amplia aceptación de las normas ambientales de la OMI por parte del sector y las iniciativas que el propio sector ha tomado para evitar que sus operaciones tengan repercusiones negativas para el medio ambiente, sino también por su enorme deseo de desdecir y cambiar radicalmente la imagen negativa injustificada del transporte marítimo y, a través de diversos medios, mejorar su trayectoria en lo que respecta al medio ambiente, poniendo de relieve su historial, que mejora constantemente, y su contribución al desarrollo sostenible.

Así pues, la OMI se mantiene unida, centrada en los desafíos que debe afrontar y continuamente al día en pro del sector al que sirve desde hace tantos años. El sector del transporte marítimo realiza, como ningún otro, una contribución significativa al crecimiento económico mundial y facilita dicho crecimiento. Por consiguiente, la misión de la OMI (promover sus credenciales ecológicas, de seguridad, de protección y de eficacia) va mucho más allá de los integrantes inmediatos de la Organización y afecta a la vida de prácticamente todos los habitantes del planeta. Hemos determinado el rumbo para el futuro y realizaremos la travesía con optimismo y confianza.