

# La OCMI: Una organización para acrecentar la seguridad y limpieza de los mares

---

Desde la primera reunión de su Asamblea, en 1959, la OCMI viene persiguiendo dos objetivos principales: la adopción de medidas encaminadas a mejorar la seguridad en el mar y a prevenir la contaminación del mar por los buques.

No es, pues, de extrañar que el lema del Día Mundial de la Navegación, Marítima, celebrado este año el 17 de marzo, fuera "Navegación más segura y océanos más limpios".

Los dos motivos están estrechamente relacionados. Un petrolero (la mayor parte de la flota mundial, si se considera el tonelaje, está formada hoy día por petroleros) que reúne buenas condiciones de seguridad no contamina los mares. Por tanto, muchas medidas encaminadas a dar mayor seguridad a la navegación en general, tienen repercusiones beneficiosas sobre el ambiente marino, ya que se aplican también a los petroleros. Entre ellas figuran los convenios relativos a asuntos tales como la navegación, la construcción de buques y el equipo instalado a bordo de los mismos buques.

Ahora bien, en sus 20 años de actividad, la OCMI ha adoptado también una serie de convenios y otras disposiciones orientadas particularmente a los petroleros y al problema de la contaminación.

El Convenio de 1954 para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos (del que la OCMI se hizo depositaria en 1959) fue la primera tentativa importante de las naciones marítimes para limitar los efectos de esa contaminación, pero desde entonces el problema se ha hecho todavía más grave. La cantidad de petróleo transportado por mar ha aumentado en 20 años en un 700%, llegando aproximadamente a 1 700 millones de toneladas. La flota mundial de petroleros ha pasado de 37 millones de toneladas de peso muerto en 1954 a aproximadamente 340 millones en la actualidad, y el tamaño de los petroleros mismos ha crecido también de manera asombrosa.

El convenio de 1954 se enmendó en 1962, pero fue el naufragio del "Torrey Canyon" en 1967 lo que verdaderamente puso en guardia al mundo ante los grandes riesgos que el transporte de petróleo supone para el medio ambiente marino.

A raíz de este desastre, la OCMI elaboró toda una serie de convenios y otros instrumentos. El convenio de 1954 fue enmendado de nuevo en 1969, a fin de reducir la cantidad de petróleo que puede verterse al mar como resultado de la limpieza de los depósitos.

En ese mismo año fueron adoptados dos nuevos convenios. Uno de ellos reconoce a los Estados el derecho de intervenir en incidentes de alta mar que puedan probablemente originar contaminación por hidrocarburos.

---

La Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI) se fundó hace 20 años y tiene su sede en Londres.

El segundo convenio se refiere a la responsabilidad del armador del buque o del propietario del cargamento por daños causados en caso de contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos. Este convenio tiene la finalidad de garantizar a las víctimas una compensación adecuada, y atribuye al armador la responsabilidad por los daños causados.

Algunos delegados en la Conferencia opinaron que los límites de la responsabilidad civil fijados por la misma eran demasiado bajos y que, por tanto, la indemnización que se pagara podría ser en algunos casos insuficiente.

Como resultado de ello, la OCMI reunió en 1971 otra conferencia en la que se adoptó un convenio para la constitución del Fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos. El convenio entró en vigor en 1978 y el Fondo, creado ya, tiene su sede en Londres.

Estos tres convenios se refieren, todos ellos, a lo que podríamos llamar los aspectos jurídicos de la contaminación por hidrocarburos. Ahora bien, el continuo auge del transporte de petróleo hizo ver que también eran precisos más trabajos en el aspecto técnico: la magnitud de la contaminación por hidrocarburos era tan grande en algunas zonas, que existían serios temores por el medio ambiente marino, no solo a causa de los accidentes sino también de las actividades normales de los petroleros, en particular, de la limpieza de los depósitos de carga.

En 1973 se convocó una magna conferencia para discutir toda la problemática de la contaminación del mar por los buques, fruto de la cual fue el convenio contra la contaminación más ambicioso que jamás se haya aprobado. El Convenio sobre la contaminación de los mares no trata solo de la contaminación por hidrocarburos sino también de otros contaminantes, como basuras, aguas sucias, productos químicos y otras sustancias nocivas.

El convenio reduce grandemente la cantidad de petróleo que los buques pueden verter en el mar, y proscribte completamente tales descargas en algunas zonas (por ejemplo, en el mar Negro, el mar Rojo y otras regiones).

Pero en la práctica, surgieron ciertos problemas técnicos, cuyo resultado fue frenar el ritmo de ratificación de este convenio; por otra parte, una serie de accidentes de petroleros sobrevenidos en el invierno de 1976 a 1977 hizo que se reclamara la adopción de nuevas medidas. Como consecuencia, se organizó en febrero de 1978 la Conferencia sobre seguridad de los petroleros y prevención de la contaminación.

Esta conferencia podría muy bien resultar una de las más importantes celebradas jamás por la OCMI. No solo concluyó su tarea en un tiempo notablemente breve (escasamente diez meses después de que se hiciera a la OCMI el primer llamamiento para que reuniera la conferencia) sino que además las medidas adoptadas tendrán en el futuro profundas repercusiones sobre los petroleros.

Dichas medidas comprenden prescripciones relativas a operaciones tales como el lavado de crudos (una innovación del anterior sistema de "carga por lo alto") y a sistemas de gases inertes, y también requisitos en materia de construcción, como es prescribir depósitos de lastre separados para buques mucho menores que los contemplados en el convenio de 1973. Las nuevas medidas se hallan recogidas en lo esencial en protocolos a la Convención de 1974 para la protección de la vida en el mar y al Convenio de 1973 sobre la contaminación de los mares. Se espera que uno de los resultados será que las prescripciones del Convenio de 1973 sobre la contaminación por hidrocarburos entren en vigor mucho más rápidamente que lo que antes se preveía.

Además de estas medidas, la OCMI viene trabajando en varios otros proyectos encaminados a reducir la amenaza de contaminación por hidrocarburos. Uno de estos proyectos es el

Centro regional de lucha contra la contaminación por hidrocarburos, creado en Malta en diciembre de 1976, en cooperación con el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente.

Aunque el fomento de acuerdos internacionales ha sido y seguirá siendo parte importante de la labor de la OCMI, ésta dedica cada vez mayor atención al problema de la aplicación práctica de dichos acuerdos a escala internacional. La OCMI tiene ahora 111 Estados Miembros: cuatro veces más que cuando su Asamblea se reunió por primera vez en enero de 1959. Muchos de estos Miembros son países en desarrollo, y algunos carecen de la experiencia y recursos de las naciones de mayor tradición marítima.

Con el fin de ayudar a estos Estados a alcanzar los altos niveles establecidos en los convenios y otros instrumentos, la OCMI ha elaborado un amplio programa de asistencia técnica que desarrolla tanto en su Sede como en centros especializados situados en las diversas regiones del mundo en desarrollo.

El éxito alcanzado hasta la fecha gracias a la buena voluntad y decididos esfuerzos de la comunidad internacional, que se sirve de la OCMI como de una tribuna o plataforma, muestra una sola cosa: que los 20 años que lleva esa organización luchando por una navegación más segura y océanos más limpios no son más que los primeros 20 años de un esfuerzo que requerirá mucho tiempo.