

NUEVO CÓDIGO POLAR DE LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL

Luis Felipe Gracia Tapia*



La seguridad de los buques que operan en las duras zonas polares, remotas y vulnerables, y la protección de los ambientes naturales alrededor de los dos polos siempre han sido motivo de preocupación para la Organización Marítima Internacional (OMI) y muchas disposiciones y recomendaciones se han desarrollado a lo largo de los años.

Las tendencias y proyecciones indican que el transporte marítimo polar crecerá en volumen y diversificación en los próximos años y estos desafíos deben ser enfrentados y superados sin comprometer la seguridad de la vida en el mar o la sustentabilidad de los entornos polares.

Los buques que operan en el medio ambiente antártico y ártico están expuestos a una serie de riesgos únicos. Las malas condiciones meteorológicas, la relativa falta de buenas cartas de navegación, las dificultades de los

sistemas de comunicación y otras ayudas a la navegación, plantean diversos problemas y desafíos a los navegantes. La lejanía de las aguas polares de zonas pobladas, provistas de suficiente logística, hace del rescate y de las operaciones de limpieza actividades complejas, difíciles y costosas. Las temperaturas frías, por otra parte, pueden reducir la eficacia de los numerosos sistemas y componentes de la nave, como lo son la maquinaria de cubierta y los equipos de emergencia. Una nave expuesta al hielo, puede imponer cargas adicionales en el casco, sus

sistemas de propulsión y auxiliares.

La decisión de desarrollar un código obligatorio prosiguió a la adopción de la Asamblea de la OMI, en el año 2009, de las Directrices recomendatorias para los buques que naveguen en aguas polares (Resolución A.1024 (26)), que fueron destinadas a hacer frente a aquellas disposiciones que se estimó necesarias, más allá de las obligaciones que imponían los Convenios SOLAS y MARPOL, con el objeto de tener en cuenta las condiciones climáticas de las aguas en los polos y para cumplir con los estándares apropiados de seguridad marítima y prevención de la contaminación.

Aunque las aguas árticas y antárticas tienen varias similitudes, también existen diferencias significativas entre ellas. Mientras el Ártico es un océano rodeado de continentes, la Antártida es un continente rodeado por un océano. El

* Capitán de Navío LT.

hielo marino en la Antártida se retira de manera significativa durante la temporada de verano o se dispersa por los giros permanentes en sus dos grandes mares: el de Weddell y el de Ross. De este modo, se presentan años en que hay poco hielo en la Antártida. Por el contrario, el hielo marino ártico sobrevive muchas temporadas de verano y una cantidad significativa del mismo se conserva en el tiempo.

Mientras que los ambientes marinos de las aguas polares del ártico y antártica son igualmente vulnerables, los regímenes jurídicos y políticos aplicables a sus respectivos espacios marinos han sido el principal desafío que se ha debido tener en cuenta al momento de establecer disposiciones internacionales aplicables globalmente.

Proyecto de Código Polar

El Subcomité de proyecto y construcción del buque (Subcomité SDC), a comienzos de este año, en su primer período de sesiones (después de la reestructuración de los subcomités de la OMI), aprobó en principio, el proyecto de texto del código internacional obligatorio para los buques que operen en aguas polares (código polar) y el proyecto de enmiendas propuesto a los tratados de seguridad y prevención de la contaminación de la OMI para conferirle el carácter de obligatorio.

El proyecto de código polar abarca la gama completa de asuntos relacionados con la construcción, equipo, funcionamiento, formación, búsqueda y salvamento y protección del medio marino de interés para los buques que operan en aguas inhóspitas circundantes a ambos polos. Contiene medidas obligatorias que abarcan la seguridad (parte I-A) y la prevención de la contaminación (parte II-A) y las disposiciones de carácter recomendatorio para ambas (partes I-B y II-B).

El código exigiría a los buques que vayan a operar en aguas definidas de la Antártida y el Ártico solicitar un certificado de buque polar, que clasificaría al buque con categoría A: buque diseñado para operar en aguas polares, en hielo de un año de formación con un espesor de entre 70 y 120 cm, que puede incluir trozos de hielo antiguo; categoría B: buques que no han sido

clasificados en la categoría A, diseñados para operar en aguas polares en hielo con un año de formación con un espesor más fino, que también puede incluir trozos de hielo antiguo; o categoría C: buque diseñado para operar en aguas abiertas o con condiciones de hielo menos rigurosas que las descritas en las categorías A y B.

El otorgamiento de un certificado requerirá de una evaluación, tomando en cuenta la gama prevista de condiciones de operación y los peligros que el buque pueda encontrar en las aguas polares. La evaluación incluirá información sobre limitaciones operacionales identificadas y sobre planes, procedimientos y/o el equipo de seguridad adicional necesario, para reducir al mínimo los sucesos que puedan tener potenciales consecuencias para la seguridad o el medio ambiente.

Los buques tendrán que llevar a bordo un manual de operaciones en aguas polares para proporcionar al operador, al armador, al capitán y a la tripulación suficiente información sobre las capacidades y las limitaciones operacionales del buque para respaldar la toma de decisiones.

Cada capítulo en el código establece objetivos y prescripciones funcionales que abarcan la estructura del buque; la estabilidad y el compartimentado; la estanqueidad y la integridad en la intemperie; las instalaciones de máquinas; la seguridad operacional, la protección contra incendios; los dispositivos y medios de salvamento; la seguridad de la navegación; las comunicaciones; la planificación de la travesía; la dotación y su formación; la prevención de la contaminación por hidrocarburos, por sustancias nocivas líquidas de los buques, por las aguas de sentinas y por las basuras de las naves.

La OMI acordó, en principio, un proyecto de nuevo capítulo XIV del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Convenio SOLAS) titulado "Medidas de seguridad para buques que operen en aguas polares", que confiere al código (Introducción y parte I-A) el carácter de obligatorio y que fue remitido al Comité de Seguridad Marítima (MSC), para su examen.

Asimismo, acordó un proyecto de enmiendas propuestas al Convenio Internacional para Prevenir

la Contaminación por los Buques (MARPOL) que confiere al código polar (Introducción y parte II-A) el carácter de obligatorio en virtud de los Anexos I (prevenir la contaminación por hidrocarburos), II (sustancias nocivas líquidas), IV (aguas sucias) y V (basuras) que fue remitido al Comité de Protección del Medio Marino (MEPC), el cual conformó un grupo de trabajo por correspondencia para terminar el proyecto de enmiendas al Convenio MARPOL y los requisitos medio ambientales. Su informe fue entregado en el período de sesiones (MEPC 67) en octubre de 2014.

El proyecto de capítulo del código polar relacionado con la formación y la dotación se presentará al Subcomité de factor humano, formación y guardia (Subcomité HTW), que se reúne en febrero del año 2015, para que sea examinado más a fondo; en tanto que el proyecto de capítulos sobre seguridad de la navegación y comunicaciones se presentó al Subcomité de navegación, comunicaciones y búsqueda y salvamento (Subcomité NCSR) en julio del presente año. Para el primero, la Autoridad Marítima Nacional ha preparado un documento en el que se propone emplear el Curso Internacional de Operaciones en Aguas Antárticas que se imparte en CIMAR desde el año 1991, como la base del futuro curso modelo de la OMI para navegación en aguas polares.

El trabajo principal en lo que respecta a este código ha sido llevado a cabo por el Subcomité de proyecto y construcción del buque de la OMI (Subcomité SDC). Este último, desde el año 2010, ha dedicado gran parte de sus reuniones anuales a este tema, gracias al aporte del grupo de trabajo por correspondencia que ha estado avanzando entre reuniones, y el cual integra nuestro país, con oficiales de dotación de DIRECTEMAR, las direcciones Técnicas Marítimas (DIRSOMAR y DIRINMAR), además de los representantes de nuestro país ante la OMI en Londres.

Otras disposiciones de la OMI

- Planificación de la travesía en áreas remotas
En noviembre del 2007, la asamblea de la OMI adoptó la Resolución A.999 (25) "Directrices sobre la planificación de la travesía para buques de

pasajeros que naveguen en áreas remotas", como respuesta a la creciente popularidad de los viajes por mar y el deseo de visitar destinos exóticos, los que han traído consigo un aumento del número de buques de pasaje que navegan por zonas alejadas. Al respecto, cabe hacer presente que el Centro Coordinador de Búsqueda y Salvamento Marítimo de Chile (MRCC Chile), dependiente de la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante Nacional (DIRECTEMAR) registró durante la temporada de verano 2013/2014 un total de 283 naves con 37 550 almas a bordo, en aguas antárticas.

Las recomendaciones de la OMI indican que al preparar un plan de viaje a zonas alejadas se debe prestar especial atención a las características medioambientales de la zona en cuestión, las limitaciones de los recursos y la información náutica.

El plan detallado del viaje y la travesía debe incluir los siguientes elementos: zonas seguras y zonas que deben evitarse; track de navegación que haya sido objeto de un levantamiento, si los hay; y planes para contingencias, en caso de que exista un apoyo limitado para prestar asistencia en zonas alejadas de los medios SAR.

Además, el plan detallado del viaje y la travesía para los buques que naveguen por aguas árticas o antárticas deberá incluir los siguientes elementos: condiciones en las que no sea seguro entrar en zonas con hielos o témpanos debido a la oscuridad, el mar de fondo, la niebla y el hielo de presión; distancia de seguridad con respecto a los témpanos; y presencia de hielo y témpanos y velocidad de seguridad en esas zonas.

- Protección de la contaminación por hidrocarburos pesados en la Antártida

En su 60° período de sesiones realizado en marzo de 2010, el Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) adoptó una nueva regla MARPOL para proteger la Antártida de la contaminación por hidrocarburos pesados. Las enmiendas entraron en vigor el 1 de agosto de 2011 y añaden un nuevo capítulo 9 al Anexo I del Convenio MARPOL que contiene una nueva regla 43, la cual prohíbe el transporte a granel como carga o el transporte y uso como combustible de crudos con una densidad superior a 900 kg/m³ a 15° C; prohíbe hidrocarburos distintos a los crudos, con una

densidad superior a 900 kg/m³ a 15° C o una viscosidad cinemática superior a 180 mm²/s a 50° C; o asfalto, alquitrán y sus emulsiones.

Se tiene prevista una exclusión para las embarcaciones dedicadas a garantizar la seguridad de los buques o que participen en una operación de búsqueda y salvamento.

■ **Notificación para buques en la región del Ártico**

En su 91° período de sesiones en noviembre de 2012, el Comité de Seguridad Marítima (MSC) adoptó el nuevo sistema de notificación obligatoria para buques en la zona de Barents (SRS de Barents), propuesto por Noruega y la Federación de Rusia. El nuevo sistema de notificación obligatoria para buques entró en vigor el 1 de junio de 2013. Los buques de las siguientes categorías que atraviesen la zona del sistema de reporte de naves de Barents, se dirijan a puertos y lugares de fondeo en dicha zona o procedan de ellos, están obligados a participar en el sistema de notificación para buques, mediante una notificación al centro del VTS de Vardø o al de Murmansk (Vessel Traffic Service). Esto incluye a todos los buques cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 5000; todos los buques tanque; todos los buques que transporten cargas potencialmente peligrosas; los buques para remolque si el cable de remolque supera los 200 m y los buques sin gobierno que tengan maniobrabilidad restringida o ayudas náuticas defectuosas.

Los alcances del proyecto

■ La posición geográfica de nuestro país respecto del Continente Antártico y la presencia histórica de la Armada de Chile, tanto en el territorio del polo sur como en parte de sus aguas circundantes, nos impone la obligación de ser protagonistas en las discusiones que se realicen en los foros internacionales, al momento de buscar estándares de seguridad para las naves y sus tripulaciones, y también cuando sea necesario definir medidas preventivas respecto del cuidado del medioambiente acuático.

■ Al rescate de la tripulación del buque inglés “*Endurance*”, efectuado por el Piloto Pardo en el escampavía “*Yelcho*”, en agosto de 1916, le han seguido innumerables otras actividades de búsqueda y salvamento efectuadas por buques y medios navales chilenos en las gélidas y peligrosas aguas antárticas; de hecho la operación SAR coordinada por el MRCC Chile en noviembre de 2007, que permitió el rescate de 154 personas del buque de pasajeros “*Explorer*” hundido en la Antártica, le valió a nuestro país el reconocimiento de la OMI, oportunidad en que DIRECTEMAR recibió el estímulo “Al Valor excepcional en el Mar”. Por ello, la comunidad marítima internacional espera que nuestras representaciones no estén ausentes cada vez que se discuten temas relativos a la Antártica y es posible aseverar con orgullo que nuestras declaraciones e intervenciones se escuchan atentamente, porque saben que nos respalda la experiencia de muchos de nuestros hombres que han surcado el Drake en ayuda de quienes han sucumbido a sus aguas y al dilema de la meteorología antártica.

■ Se espera que el Código Polar sea el instrumento internacional más importante y apropiado para el cuidado del medioambiente en esas zonas del planeta y de quienes viajen en buque a los polos. La OMI pretende tener el proyecto final a comienzos del año 2015, para que entre en vigor en 2016, lo cual coincidirá con los 100 años del rescate efectuado por el Piloto Luis Pardo Villalón. Entonces, corresponde mantener activa nuestra presencia en la Antártica, influir en las decisiones que adopte la OMI sobre el futuro de la navegación en los polos y las medidas medioambientales, y ratificar las enmiendas pertinentes a los Convenios SOLAS y MARPOL. De esta forma, no solo estaremos honrando el legado del Piloto Pardo, sino que seguiremos siendo vistos como una de las marinas más efectivas en materias SAR en la Antártica y la nación que asumió responsablemente su posición natural en el continente blanco.
