

Asuntos Antárticos. Vol 10 (2023) 65-72

ISSN 2451- 5736 (Impreso) - Journal sitio web: www.antarcticaffairs.org

©Fundación Agenda Antártica and Antarctic and Southern Ocean Coalition (ASOC)

MEJORANDO LA SEGURIDAD NAVAL Y LA PROTECCIÓN AMBIENTAL EN EL OCÉANO AUSTRAL

Sian Prior

ABSTRACT

En los siete años desde que entró en vigor el Código Internacional para los Buques que Operan en Aguas Polares, o Código Polar, se ha adquirido considerable experiencia. Este artículo examina algunos de los desafíos y lagunas identificados en el Código Polar y concluye con recomendaciones que deberían llevar a mejoras adicionales en la seguridad naval y la protección ambiental en el Océano Austral.

PALABRAS CLAVES

Navegación, código polar, Antártida, seguridad marítima, protección ambiental.

INTRODUCCIÓN

La navegación en las regiones polares es única: los barcos operan en entornos extremos, a grandes distancias de la tierra firme y, más importante aún, de los recursos de búsqueda y rescate y de respuesta ambiental. Además, la crisis climática global está provocando un significativo retroceso del hielo marino, lo que conlleva un aumento en la navegación tanto en las regiones polares del Ártico como en el Antártico, y se prevé que esta tendencia continúe creciendo. Un informe del Consejo Ártico mostró que entre 2013 y 2019, el número de barcos operando en el Ártico aumentó un 25%, mientras que la distancia recorrida se incrementó un 75%, pasando de 6.51 millones a 9.5 millones de millas náuticas. Una parte significativa de este aumento en el tráfico y la distancia recorrida se debió a los buques pesqueros (Consejo Ártico, 2020). También se han observado incrementos en el tráfico de barcos en la Antártida en la última década. Aunque el número de buques pesqueros se ha estabilizado en los últimos años, el número de cruceros y yates, así como la cantidad de viajes en crucero, alcanzó su máximo en 2019/20 antes de la pandemia global, y el total de pasajeros que visitaron la Antártida en la temporada 2022/23 ha superado los niveles previos a la pandemia (ATCM45, IP056, 2023).

La Declaración de Misión de la Organización Marítima Internacional (OMI) enfatiza que la OMI debe promover la navegación segura, respetuosa con el medio ambiente, eficiente y sostenible a través de la cooperación para cumplir con los estándares más prácticos en cuanto a seguridad marítima, eficiencia de la navegación y prevención y control de la contaminación procedente de los buques (Declaración de Misión de la OMI). El Código Internacional para los Buques que Operan en Aguas Polares o “Código Polar”, en sí mismo una regulación única, es el medio por el cual se debe lograr esta misión en las regiones polares. La negociación y el desarrollo del Código Polar, que aborda tanto la seguridad en la Parte I como la prevención de la contaminación en la Parte II, comenzaron hace más de una década y el Código entró en vigor en enero de 2017. El Código tiene como objetivo “garantizar una operación segura de los buques y la protección del medio ambiente polar al abordar los riesgos presentes en las aguas polares y ahora mitigados adecuadamente por otros instrumentos de la Organización” y ha estado en funcionamiento durante más de siete años. El Código Polar presenta una oportunidad única para asegurar que los estándares más prácticos en cuanto a seguridad marítima y seguridad, eficiencia de la navegación y prevención y control de la contaminación procedente de los buques (Misión de la OMI) estén en vigor en las regiones polares.

NUEVOS DESARROLLOS PARA APOYAR LA SEGURIDAD EN EL OCÉANO AUSTRAL

Se identificó de inmediato una importante brecha en el Código Polar: la aplicación limitada de la Parte I del Código, que abarca regulaciones de seguridad, se limita a los buques de carga de 500 toneladas de registro bruto (GT) o más y a los buques de pasajeros. La Parte II del Código, que aborda la prevención de la contaminación marina, se implementa a través del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Convenio SOLAS o MARPOL) y se aplica a todas las embarcaciones o a las embarcaciones mencionadas en cada Anexo del Convenio MARPOL. Sin embargo, los requisitos de seguridad contenidos en la Parte I no se extienden a muchos de los buques que operan en las regiones polares, incluidos los buques pesqueros, yates privados y pequeños buques

de carga de menos de 500 GT, conocidos como buques no SOLAS, ya que estos buques no están cubiertos por el Convenio SOLAS a través del cual se implementó el Código (con la excepción del Capítulo V de SOLAS sobre navegación).

Para abordar esta brecha, los Estados miembros de la OMI desarrollaron nuevas directrices destinadas a garantizar la seguridad de los buques pesqueros de más de 24 metros de longitud total y los yates de placer de más de 300 toneladas de registro bruto que no participan en el comercio cuando operan tanto en aguas árticas como en el Área Antártica (documento de la OMI MSC.1/Circ.1641; documento de la OMI MSC.1/Circ. 1642). Las directrices abordan una amplia gama de áreas de seguridad, incluidas la construcción, la estanqueidad y la estabilidad de las embarcaciones; protección contra incendios, detección, extinción y lucha contra incendios; equipos de salvamento y procedimientos de emergencia; radiocomunicaciones y equipos de navegación; y, lo que es más importante, la planificación de la travesía.

En los próximos años, será importante monitorear el uso y la aplicación de las Directrices de la OMI para asegurar una aplicación rigurosa. También será valioso confirmar que las directrices sean “adecuadas para el propósito” en los entornos para los cuales están diseñadas, y compartir lecciones aprendidas a partir de la experiencia. La identificación de desafíos en la aplicación de las directrices y de las lagunas que deben abordarse también será una prioridad, incluida una mayor consideración de la necesidad de hacer obligatorios algunos aspectos de las directrices.

Además de aprobar recientemente las directrices para yates de placer y buques pesqueros, la OMI también ha adoptado nuevas regulaciones que abordan la navegación y la planificación de travesías para buques no SOLAS. Estos requisitos, que entrarán en vigencia a partir de enero de 2026 y se implementarán a través del Capítulo 5 del Convenio SOLAS, son un desarrollo importante y se aplicarán a un número considerable de buques que operan en el Océano Austral, incluidos buques pesqueros de 24 metros de longitud total y más, yates de placer de más de 300 GT que no participan en el comercio y buques de carga de más de 300 GT pero menos de 500 GT. Estos requisitos obligatorios incluirán que las embarcaciones tengan la capacidad de recibir información actualizada, incluida información sobre hielo para una navegación segura, y detectar visualmente el hielo cuando operen en la oscuridad. La empresa, el capitán y la tripulación de cada embarcación deben asegurar que los planes de travesía consideren los peligros potenciales de cualquier travesía prevista. Aunque la aplicación de estos nuevos requisitos no será obligatoria hasta 2026, parece sensato fomentar su implementación anticipada, ya que las regulaciones tienen como objetivo aumentar la seguridad de la operación en el Océano Austral y mejorar la protección ambiental.

DESAFÍOS EN LA IMPLEMENTACIÓN DEL CÓDIGO POLAR

Dado que el Código Polar ha estado en funcionamiento durante siete años, es oportuno evaluar su implementación y efectividad, y considerar si está cumpliendo con los estándares prácticos más altos en cuanto a seguridad marítima y protección, eficiencia de navegación, y prevención y control de la contaminación de los buques previstos en las regiones polares.

De hecho, desde la entrada en vigor del Código, se han celebrado cinco reuniones anuales del Foro de Mejores Prácticas de Información para la Navegación en el Ártico, las cuales han destacado y discutido éxitos y desafíos en la implementación del Código. Se ha resaltado la necesidad de orientación adicional y, en algunos casos, “interpretaciones unificadas” acordadas del Código. Incluso en la primera reunión del Foro, celebrada meses después de que el Código Polar entrara en vigor, se identificaron algunos desafíos en su implementación, cuando se observó que nuevas normas de pilotaje y navegación, y entrenamiento para preservar la experiencia y el conocimiento que van más allá de los requisitos del Código Polar, estaban siendo introducidos por un país ártico.

Un informe publicado por WWF en 2022 analizó las brechas y desafíos en la implementación del Código Polar (Prior, 2022). El estudio se basó en una amplia gama de comentarios publicados, incluidos documentos presentados a la OMI y a las Reuniones Consultivas del Tratado Antártico (RCTA), presentaciones al Foro de Mejores Prácticas de Información para la Navegación en el Ártico, y reportes de investigaciones de accidentes de buques. Se destacan a continuación algunos de los hallazgos.

En cuanto a las medidas de seguridad, se identifica como una preocupación la falta de experiencia en la aplicación de la Guía POLARIS (MSC.1/Circ.1519), emitida cuando entró en vigor el Código Polar, para determinar las condiciones de hielo en las que los buques individuales pueden operar, así como el uso de la guía para embarcaciones para las cuales no fue diseñada, como los yates. La Guía POLARIS sobre metodologías para evaluar las capacidades operativas y limitaciones en el hielo fue emitida como “guía provisional” para ganar experiencia en su uso. Estaba previsto que se revisara cuatro años después de la entrada en vigor del Código Polar, pero aún no se han recopilado ni evaluado suficientes datos y experiencias, por lo que no se ha realizado la revisión.

También se han identificado desafíos en la realización de las evaluaciones requeridas, establecimiento de límites operativos debido a muchas variables, y la emisión de certificados de buques polares. Un estudio realizado por Müller et al., (2023) identifica que el Código Polar define estrechamente las condiciones peligrosas en relación con las condiciones de temperatura y hielo marino, y destaca que otros parámetros oceánicos también son relevantes, como el viento, las olas, el spray marino y la visibilidad. El estudio sugiere que se requieren nuevos conocimientos en relación con los patrones de actividad marítima espacio-temporales en el Ártico. Esto también es válido para el Océano Austral, que al igual que el Ártico, está experimentando cambios significativos en la cobertura de hielo marino y las condiciones meteorológicas.

Un proyecto liderado por Noruega bajo los auspicios del Grupo de Trabajo de Protección del Medio Ambiente Marino del Ártico (PAME) del Consejo Ártico, presentado durante la quinta reunión del Foro de Mejores Prácticas de Información para la Navegación en el Ártico en 2021, identificó una serie de desafíos en la implementación del Código Polar, incluida la relación entre categoría de buque, clase de hielo o polar, condiciones de hielo y la guía POLARIS u otras herramientas de apoyo a la toma de decisiones similares, el desarrollo de Manuales Operativos de Aguas Polares y la eliminación de la acumulación de hielo en condiciones de hielo.

En cuanto al desarrollo de Manuales Operativos de Aguas Polares (PWOM), también se ha

destacado la relación con las evaluaciones operativas como otra área de desafío para los buques que operan en las regiones polares. Se ha preparado orientación industrial sobre el desarrollo de PWOMs, pero es limitada en algunas áreas, como la planificación de la travesía. Además, no refleja adecuadamente los requisitos del Código Polar para considerar los mamíferos marinos al realizar la planificación de la travesía. Quedan preguntas sobre qué debería incluirse en un PWOM y cuánta información se necesita.

El estudio de los desafíos y brechas en la implementación del Código Polar identificó varias lagunas de conocimiento, incluida la necesidad de obtener mejor información sobre patrones de deshielo/ congelación del hielo marino, determinación del espesor del hielo, datos de temperatura media diaria baja, conocimiento actualizado e integrado de las condiciones meteorológicas, e información sobre mamíferos marinos y áreas marinas protegidas para cumplir con los nuevos requisitos para la planificación de la travesía (Prior, 2022).

El objetivo de la planificación de la travesía es asegurar que la empresa, el Capitán y la tripulación tengan suficiente información para realizar operaciones con la debida consideración de la seguridad del buque y las personas a bordo, y la protección ambiental. Para lograr este objetivo, los planes de travesía deben tener en cuenta los peligros potenciales de la travesía prevista. Al considerar las rutas en aguas polares, los Capitanes de los buques deben tener en cuenta una serie de asuntos, incluidos los procedimientos requeridos por el PWOM, limitaciones en la información hidrográfica, información sobre hielo y icebergs, datos sobre hielo y temperatura, y los nuevos requisitos sobre medidas a tomar cuando se encuentren mamíferos marinos e información sobre rutas, velocidad y servicios de tráfico marítimo en relación con los mamíferos marinos, así como información sobre áreas marinas protegidas en las proximidades. También se requiere una mayor conciencia sobre la necesidad y requisitos de la planificación de la travesía en aguas polares, junto con el desarrollo de orientación sobre lo que se requiere para cumplir con las regulaciones de planificación de la travesía y cómo acceder a la información y recursos relevantes. Otro tema a evaluar es si el Foro de Mejores Prácticas de Información para la Navegación en el Ártico podría ser un repositorio adecuado para la información relevante tanto para el Ártico como para la Antártida. Abordar estos problemas y preguntas será aún más crítico cuando los requisitos de planificación de la travesía se extiendan a los buques pesqueros, yates de placer y pequeños buques de carga en 2026.

Varias brechas en la Parte II del Código Polar fueron evidentes incluso antes de que el Código entrara en vigor en 2017. Aunque muchas permanecen, algunas se han abordado desde la adopción del Código, como la prohibición del uso y transporte de fuelóleo pesado en el Ártico que comienza a implementarse en 2024, apoyando la prohibición introducida en el Área Antártica en 2011. Sin embargo, otras brechas persisten, incluida la falta de regulación de las descargas de aguas grises y aguas de lavado de depuradores en ambas regiones polares. Además, no existe regulación para las emisiones de carbono negro provenientes de la quema de combustibles a base de petróleo, ni regulaciones que reduzcan el impacto del ruido submarino de los buques. La regulación de la descarga de aguas residuales y los desechos plásticos marinos en aguas polares continúa siendo insuficiente, permitiéndose la descarga de aguas residuales en áreas protegidas. Además, la descarga de una variedad de plásticos, por ejemplo, de pinturas marinas, cuerdas y microplásticos en aguas grises, no se ha abordado.

OPORTUNIDADES PARA FORTALECER EL CÓDIGO POLAR

Después de siete años, es oportuno realizar una revisión completa de todos los aspectos del Código Polar y considerar si sería beneficioso proporcionar orientación adicional y posiblemente enmendar las regulaciones para garantizar que toda la navegación tanto en el Ártico como en el Océano Austral cumpla con los más altos estándares de seguridad y protección ambiental. Se han identificado varias áreas donde la enmienda o actualización del Código Polar sería beneficiosa, incluida la elaboración de directrices para abordar la reducción del ruido submarino de los buques (MEPC.1/Circ.906).

Durante las discusiones en el Comité de Seguridad Marítima (MSC) de la IMO en 2022 y 2023, se acogió con beneplácito el estudio de los desafíos y brechas en la implementación del Código Polar publicado por WWF, y se reconoció la necesidad de una mayor consideración (MSC 106/19). En particular, la sesión 107 del MSC consideró una presentación de WWF y el Consejo Circumpolar Inuit (MSC 107/17/23), que estableció parte de la información necesaria para la consideración de un nuevo “resultado” para el programa de trabajo de la IMO. El documento sugirió que un programa de trabajo podría abordar una revisión de la Guía POLARIS, incluyendo una evaluación de los éxitos, brechas y desafíos en la implementación del Código Polar, una evaluación del progreso en medidas para buques no SOLAS y la identificación de cualquier requisito adicional, así como el desarrollo de un plan de acción para asegurar que se implementen los estándares prácticos más altos en las regiones polares. Sin embargo, se requiere una propuesta completa de los Estados Miembros de la IMO antes de tomar una decisión sobre el nuevo trabajo en el Código Polar.

Paralelamente, la Reunión Consultiva del Tratado Antártico (ATCM) también ha considerado el progreso en la implementación del Código Polar. Durante la 45ª reunión de la ATCM en 2023, se celebró una sesión especial sobre el Código Polar. La Coalición Antártica y del Océano Austral (ASOC), una coalición de organizaciones ambientales con estatus de observador en la ATCM, apoyó llamados para una evaluación de los éxitos, brechas y desafíos en la implementación del Código Polar, y instó a las Partes en el Tratado Antártico a compartir experiencias e identificar lecciones aprendidas con la implementación del Código Polar en el Área del Tratado Antártico.

Basándose en el análisis previo de la experiencia con la implementación del Código Polar, ASOC identificó varias áreas de regulación bajo el Código Polar o brechas en el Código Polar de particular relevancia para el Océano Austral, incluida la falta de experiencia en la aplicación de la Guía POLARIS, los desafíos en la realización de las evaluaciones requeridas por el Código Polar y las dificultades para establecer límites operativos debido a las numerosas variables ambientales. Como se mencionó anteriormente, la dificultad para abordar las lagunas de conocimiento en el contexto del Océano Austral es una preocupación significativa, incluida la necesidad de obtener mejor información sobre los patrones de deshielo / congelación del hielo marino, determinación del grosor del hielo, datos de temperatura media diaria baja, conocimiento actualizado e integrado de las condiciones meteorológicas, e información sobre mamíferos marinos y áreas marinas protegidas para cumplir con los nuevos requisitos para la planificación de travesías. Una limitación adicional del Código Polar para el Océano Austral es la falta de regulaciones que se apliquen a los buques no SOLAS, en particular los buques pesqueros y los yates de placer, que constituyen un alto porcentaje de los buques (más del 50%) que operan en el Área Antártica. Finalmente, persisten preocupaciones

significativas sobre las brechas en la regulación de las descargas de aguas grises, emisiones de carbono negro de los escapes de los buques y ruido submarino, junto con la regulación insuficiente de las descargas de aguas residuales y desechos plásticos marinos en el Área Antártica.

CONCLUSIONES

Si bien la adopción e implementación del Código Polar ha proporcionado un marco sólido para la regulación de la navegación en el Océano Austral, existen desafíos y brechas que deben abordarse si se pretende cumplir con la Misión de la IMO relacionada con la navegación segura, segura, respetuosa con el medio ambiente, eficiente y sostenible para garantizar los estándares prácticos más altos de seguridad y protección ambiental en la Antártida. Es necesario aprender de la experiencia lo que ha sido exitoso y qué desafíos persisten en la implementación del Código Polar. También es necesario abordar las brechas restantes en el Código Polar, en particular las emisiones de carbono negro de los buques en aguas polares que aún no están reguladas. Debe darse prioridad a una evaluación completa de la implementación del Código Polar, y se debe considerar la importancia de desarrollar interpretaciones, orientaciones y consejos adicionales, y hacer ajustes y enmiendas donde sea necesario. En vista del número de buques no SOLAS que operan en el Océano Austral, se debe dar especial atención a evaluar el progreso en las medidas para buques pesqueros, yates de placer y pequeños buques de carga. Finalmente, se requiere un plan de acción para garantizar que se implementen los estándares prácticos más altos en los mares polares.

REFERENCIAS

- Arctic Council, 2020. Report: Increase in Arctic shipping traffic | Arctic Council (arctic-council.org) Accessed: 14 December 2023.*
- ATCM 45, IP056, 2023. IAATO Overview of Antarctic Tourism: The 2022-23 Season, and Preliminary Estimates for 2023-24.*
- IMO doc MSC.1/Circ.1641 Guidelines for Safety Measures for Fishing Vessels of 24 M in Length and Over Operating in Polar Waters. Reissued 24 June 2021.*
- IMO doc MSC.1/Circ. 1642 Guidelines for Safety Measures for Pleasure Yachts of 300 Gross Tonnage and Above Not Engaged in Trade Operating in Polar Waters. Approved 14 May 2021;*
- IMO Mission Statement Strategic Plan for the Organization (imo.org) Accessed: 14 December 2023.*
- MEPC.1/Circ.906. Revised Guidelines for the Reduction of Underwater Radiated Noise from Shipping to Address Adverse Impacts on Marine Life, 22 August 2023.*
- MSC 106/19. Report of the Maritime Safety Committee on its 106th Session. 30 November 2022.*
- MSC 107/17/23. Elements for consideration for inclusion in a new output evaluating the implementation of the Polar Code. Submitted by WWF and Inuit Circumpolar Council, 28 February 2023.*
- MSC.1/Circ.1519 Guidance on Methodologies for Assessing Operational Capabilities and Limitations in Ice. 6 June 2016.*
- Müller, M., Knol-Kauffman, M., Jeuring, J., and Palerme, C., 2023. Npj Ocean Sustainability 2, Article number: 12 (2023). Arctic shipping trends during hazardous weather and sea-ice conditions and*

MEJORANDO LA SEGURIDAD NAVAL Y LA PROTECCIÓN AMBIENTAL
EN EL OCÉANO AUSTRAL

the Polar Code's effectiveness | npj Ocean Sustainability (nature.com)

Prior, S., 2022. Report | Review of Perceived Gaps and Challenges in the Implementation of the Polar Code - WWF Arctic (arcticwwf.org) Accessed: 14 December 2023.