



## LEMA MARÍTIMO MUNDIAL DE 2023

### 50 AÑOS DEL MARPOL: NUESTRO COMPROMISO CONTINÚA

#### Documento de antecedentes

#### Introducción

El derrame de hidrocarburos del buque *Torrey Canyon* en 1967, el mayor derrame de hidrocarburos de la época, fue uno de los hitos clave que condujo a la elaboración del Convenio MARPOL. Con el telón de fondo de una mayor concienciación mundial a lo largo de la década de 1970 sobre la necesidad de proteger el medio marino de todas las fuentes de contaminación, se adoptaron el Convenio MARPOL y el Protocolo de 1978 relativo al Convenio MARPOL en 1973 y 1978, respectivamente. Este instrumento combinado entró en vigor el 2 de octubre de 1983. En 1997, con una mayor concienciación sobre la contaminación atmosférica y la amenaza del calentamiento global, el Convenio MARPOL se amplió de nuevo mediante un Protocolo sobre prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques (Anexo VI) que se adoptó y entró en vigor el 19 de mayo de 2005.

El Convenio MARPOL, a través de sus numerosas iteraciones y perfeccionamientos a lo largo de los años, sigue siendo parte integrante del objetivo de la OMI como organismo especializado de las Naciones Unidas de fomentar un transporte marítimo seguro, protegido, ecológicamente racional, eficaz y sostenible, al facilitar un marco global para la protección del medio marino.

El Convenio MARPOL abarca todas las formas de contaminación del mar ocasionada por el transporte marítimo, incluida la contaminación por hidrocarburos, sustancias nocivas líquidas a granel, sustancias perjudiciales en bultos, aguas residuales y basuras de los buques, además de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques, y también la mejora de la eficiencia energética. Asimismo, permite la adopción de zonas especiales con controles aún más estrictos de las descargas operacionales.

El Convenio MARPOL ha evolucionado a lo largo de los años; algunos puntos destacados son la eliminación gradual de los buques tanque de casco sencillo en 1992, el establecimiento de varias zonas especiales, incluida la zona antártica, la introducción del Plan obligatorio de auditorías de los Estados Miembros de la OMI (IMSAS) en todos los anexos del Convenio MARPOL, la introducción del límite mundial de contenido de azufre de la OMI en 2020 y la adopción de medidas técnicas y operacionales para incrementar la eficiencia energética de los buques.

Asimismo, la adopción de la Estrategia inicial de la OMI sobre la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en 2018 para descarbonizar el sector lo antes posible antes de que termine este siglo ha establecido el marco de políticas para el desarrollo y la adopción de nuevas medidas dentro del Convenio MARPOL para incrementar la eficiencia energética de los buques y reducir los GEI procedentes de los buques.

El lema "**50 años del MARPOL: nuestro compromiso continúa**" tiene como objetivo promover un mayor diálogo sobre la próxima fase de la labor de la OMI para seguir mejorando el uso sostenible y la protección de nuestro planeta y nuestros océanos, en consonancia con la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas y los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). Entre ellos se incluye la energía asequible y limpia (ODS 7); la industria, la innovación y la infraestructura (ODS 9); las medidas para combatir el cambio climático y el uso sostenible de los océanos, los mares y los recursos marinos (ODS 13 y 14); y la importancia de las asociaciones y la implantación para lograr estos objetivos (ODS 17).

## **Anexo I del Convenio MARPOL – Reglas para prevenir la contaminación por hidrocarburos**

Los petroleros transportan cada año por mar unos 2 900 millones de toneladas de crudo y productos petrolíferos por todo el mundo. El Anexo I del Convenio MARPOL, que entró en vigor el 2 de octubre de 1983, ha contribuido a garantizar que los petroleros se construyan y exploten de forma segura y que su construcción permita reducir la cantidad de petróleo derramado en caso de siniestro.

El Anexo I introdujo una serie de nuevos conceptos radicales, como la exigencia de que los nuevos petroleros estén dotados de tanques de lastre separado a fin de evitar la necesidad de llevar agua de lastre en los tanques de carga.

En 1991, las enmiendas al Anexo I, que entraron en vigor en 1993, introdujeron un nuevo capítulo en el que se prescribe que los petroleros y otros buques lleven un plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos que determine el procedimiento aplicable para notificar un suceso de contaminación por hidrocarburos.

En 1992, nuevas enmiendas al Anexo I hicieron obligatorio el doble casco para los petroleros nuevos y establecieron un calendario de introducción gradual para que los petroleros existentes se dotaran del doble casco, que se revisó posteriormente en 2001 y 2003.

En 1994 el MEPC adoptó enmiendas al Anexo I del Convenio MARPOL con el objetivo de mejorar la implantación del Convenio, haciendo posible la inspección de los buques durante su estancia en puertos de las Partes en el Convenio, y que las tripulaciones puedan llevar a cabo los procedimientos esenciales de a bordo relacionados con la prevención de la contaminación del mar.

Estas enmiendas y otras, junto con revisiones posteriores, han hecho que las reglas del Anexo I del Convenio MARPOL, junto con otras normas relacionadas con la seguridad, como la introducción de dispositivos obligatorios de separación del tráfico y normas internacionales para la formación de la gente de mar, hayan sido decisivas en la disminución continua de la contaminación accidental por hidrocarburos que se ha producido en los últimos 50 años.

Las estadísticas muestran una reducción del 90 % en el número de grandes derrames de hidrocarburos y una reducción de cien veces en el volumen de hidrocarburos derramados desde la entrada en vigor del Anexo I del Convenio MARPOL. Esto pone de relieve el beneficio real y tangible de la colaboración entre los gobiernos y el sector para reducir los derrames de hidrocarburos durante décadas.

La contaminación operacional, como la causada por las operaciones rutinarias de limpieza de tanques, también se ha reducido gracias a las enmiendas del Anexo I del Convenio MARPOL. Estas enmiendas han introducido numerosas innovaciones, como las relacionadas con las descargas permitidas de las aguas de sentina mediante el separador de agua e hidrocarburos, o de las aguas oleosas de los tanques de carga, o los sistemas de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos, todos los cuales han contribuido en gran medida a una notable disminución de la contaminación de los mares de todo el mundo.

## **Anexo II del Convenio MARPOL – Reglas para prevenir la contaminación por sustancias nocivas líquidas transportadas a granel**

El Anexo II del Convenio MARPOL, en el que se prevén los criterios para las descargas y las medidas para prevenir la contaminación por sustancias nocivas líquidas transportadas a granel, entró en vigor el 2 de octubre de 1983.

El Anexo II exige que los buques tanque quimiqueros construidos después del 1 de julio de 1986 cumplan el Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (Código CIQ), en el que se prescriben el proyecto y las normas de construcción de los buques dedicados al transporte de productos químicos líquidos a granel y se determina el equipo que deben llevar para reducir al mínimo los riesgos para el buque, su tripulación y el medio ambiente, en relación con la naturaleza de los productos transportados. El criterio fundamental del Código consiste en establecer diversos tipos de buques en función de la peligrosidad de los productos que se contemplan en él. Cada uno de los productos puede tener una o varias características de peligrosidad, comprendidas las de inflamabilidad, toxicidad, corrosividad y reactividad.

La descarga de residuos de una "sustancia nociva líquida" solo se permite en instalaciones de recepción (es decir, su descarga en el mar está prohibida), hasta que se cumplan determinadas concentraciones y condiciones que varían según la categoría de sustancias. Y lo que es más importante, no se permite la descarga de residuos que contengan sustancias nocivas a menos de 12 millas de la tierra más próxima.

En octubre de 2004, la OMI adoptó las Reglas para prevenir la contaminación por sustancias nocivas líquidas transportadas a granel del Anexo II del Convenio MARPOL revisadas. Estas reglas, que introdujeron un sistema de clasificación en cuatro categorías para las sustancias nocivas y líquidas, entraron en vigor el 1 de enero de 2007.

El Anexo II del Convenio MARPOL sigue actualizándose para reflejar la constante evolución de la gama de productos químicos con propiedades y peligros diversos y para garantizar que estas cargas puedan transportarse de forma segura.

## **Anexo III del Convenio MARPOL – Reglas para prevenir la contaminación por sustancias perjudiciales transportadas por mar en bultos**

El Anexo III, que entró en vigor el 1 de julio de 1992, contiene las prescripciones generales sobre empaquetado, marcado, etiquetado, documentación, estiba, limitaciones cuantitativas, excepciones y notificaciones con respecto a las sustancias perjudiciales transportadas por mar en bultos.

El objetivo de las reglas del Anexo III del Convenio MARPOL era 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 facilitar su recuperación mediante marcas que permitan distinguirlos de otras cargas menos perjudiciales.

A los efectos del Anexo III, "sustancias perjudiciales" son las identificadas como contaminantes del mar en el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG) o las que cumplen los criterios que figuran en el apéndice del Anexo III.

El Código IMDG ha sido objeto de numerosos cambios, tanto en lo que respecta a su estructura como a su contenido, a fin de mantenerse al día con respecto a las necesidades cambiantes del sector.

## **Anexo IV del Convenio MARPOL – Reglas para prevenir la contaminación por las aguas sucias de los buques**

La descarga en el mar de aguas sucias sin depurar puede presentar riesgos para la salud humana. Las aguas sucias también pueden provocar el agotamiento del oxígeno y ser una contaminación visual evidente en las zonas costeras, un problema importante para los países con industrias turísticas.

El Anexo IV del Convenio MARPOL contiene un conjunto de reglas sobre la descarga de aguas sucias en el mar desde buques, incluidas las normas relativas al equipo y los sistemas de los buques para el control de la descarga de aguas sucias, la provisión de instalaciones portuarias de recepción de aguas sucias y las prescripciones sobre reconocimiento y certificación. El Anexo IV entró en vigor el 27 de septiembre de 2003. El 1 de abril de 2004 se adoptó un Anexo IV revisado, que entró en vigor el 1 de agosto de 2005.

Se prohíbe la descarga de aguas sucias en el mar, salvo si el buque utiliza una instalación de tratamiento de aguas sucias aprobada o efectúa la descarga a una distancia superior a tres millas marinas de la tierra más próxima y las aguas sucias han sido previamente desmenuzadas y desinfectadas mediante un sistema aprobado.

El Anexo IV del Convenio MARPOL y las directrices conexas están siendo examinados actualmente con miras a introducir disposiciones destinadas al mantenimiento de un registro y medidas para confirmar el funcionamiento de las instalaciones de tratamiento de aguas sucias durante toda su vida útil; y, además, para los buques nuevos, la prohibición de instalar sistemas de desmenuzamiento y desinfección.

## **Anexo V del Convenio MARPOL – Reglas para prevenir la contaminación por las basuras de los buques**

Mediante el Anexo V del Convenio MARPOL se aplica una prohibición general a la descarga de todo tipo de basuras, incluidos todos los plásticos, en el mar desde buques y plataformas fijas o flotantes, excepto en los casos explícitamente permitidos en dicho anexo.

El Anexo V del Convenio MARPOL entró en vigor el 31 de diciembre de 1988 e incluye prescripciones relativas, entre otras cosas, al suministro de instalaciones portuarias de recepción adecuadas; la designación de zonas especiales; supervisión por el Estado rector del puerto; y rótulos, mantenimiento de registros de basuras y planes de gestión de basuras.

La evolución más reciente en relación con el Anexo V del Convenio MARPOL se debe a la acumulación perjudicial de basura plástica en los océanos. Las desgarradoras imágenes de animales marinos que se han quedado atrapados en basura plástica, o que la han ingerido, se han hecho trágicamente familiares.

En 2018, en reconocimiento de la importancia de una acción continua para gestionar este problema mundial, la OMI adoptó el Plan de acción para abordar el problema de la basura plástica marina procedente de los buques con el fin de contribuir a la solución mundial para prevenir que la basura plástica marina entre en los océanos mediante las actividades de los buques. El Plan de acción se basa en los marcos normativos y regulatorios existentes e identifica las oportunidades para mejorarlos e introducir nuevas medidas de apoyo para abordar el problema de la basura plástica marina procedente de los buques.

En 2021, el MEPC adoptó una Estrategia complementaria para guiar la aplicación del Plan de acción mediante el establecimiento de un calendario para las acciones y la identificación de las modalidades adecuadas. Algunos de los resultados del Plan de acción que se señalan en la Estrategia como objetivos clave son: la reducción de la basura plástica marina generada por los buques pesqueros; la reducción de la contribución del transporte marítimo a la basura

plástica marina; y la mejora de la eficacia de las instalaciones portuarias de recepción para reducir la basura plástica marina.

En este contexto, se están elaborando actualmente proyectos de enmiendas al Anexo V del Convenio MARPOL y a las directrices conexas para hacer obligatorio el marcado de los artes de pesca, utilizando un enfoque basado en objetivos, y para reforzar la obligación de notificar las pérdidas de artes de pesca.

### **Anexo VI del Convenio MARPOL – Reglas para prevenir la contaminación atmosférica ocasionada por los buques**

Durante los trabajos que condujeron a la adopción del Convenio MARPOL de 1973 se abordó la cuestión del control de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques, y en particular las sustancias nocivas de sus gases de escape. Sin embargo, en aquel momento se decidió no incluir la contaminación atmosférica.

El Anexo VI del Convenio MARPOL se adoptó finalmente en 1997, mediante la adición de un Protocolo al Convenio, que incluía el nuevo Anexo. Este anexo limita los principales contaminantes atmosféricos contenidos en los gases de escape de los buques, incluidos los óxidos de azufre (SO<sub>x</sub>) y los óxidos nitrosos (NO<sub>x</sub>), y prohíbe las emisiones deliberadas de sustancias que agotan la capa de ozono (SAO). El Anexo VI del Convenio MARPOL también regula la incineración a bordo de los buques y las emisiones de compuestos orgánicos volátiles (COV) de los buques tanque.

Aunque la contaminación atmosférica procedente de los buques no tiene la causa y el efecto directos que conlleva, por ejemplo, un suceso de derrame de hidrocarburos, provoca un efecto acumulativo agravante de los problemas generales de calidad del aire que sufren las poblaciones de muchas zonas. Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), cada año la contaminación atmosférica causa alrededor de siete millones de muertes en todo el planeta. Además, cuando los SO<sub>x</sub> y los NO<sub>x</sub> se exponen a la atmósfera reaccionan con el agua para formar ácido sulfúrico y ácido nítrico, componentes de la deposición ácida, también conocida como lluvia ácida.

El Anexo VI entró en vigor el 19 de mayo de 2005 y en octubre de 2008 se adoptó un Anexo VI revisado con límites de emisiones significativamente más estrictos, que entró en vigor el 1 de julio de 2010.

### **OMI 2020**

Los éxitos del Anexo VI del Convenio MARPOL continuaron con la implantación de un límite global del 0,50 % masa/masa — una reducción significativa respecto al límite anterior del 3,5 %, sobre el contenido de azufre en el fueloil utilizado a bordo de los buques a partir del 1 de enero de 2020.

La OMI y las partes interesadas del sector llevaron a cabo una ingente labor preparatoria para garantizar que el cambio se realizara sin contratiempos. La OMI publicó una serie de directrices para ayudar al sector del transporte marítimo y a sus Estados Miembros a prepararse, entre ellas directrices de planificación de la implantación en el buque (que abordan cuestiones como la evaluación de riesgos de los nuevos combustibles y la limpieza de tanques) y directrices para la supervisión por el Estado rector del puerto.

En vísperas de la entrada en vigor del límite "OMI 2020", hubo cierta inquietud, ya que se preveían enormes trastornos y repercusiones para los expedidores, los clientes y los productores de combustible diésel. Sin embargo, la aplicación final del límite "OMI 2020" dio lugar a muy pocos informes sobre la falta de disponibilidad de fueloil (FONAR) y a un número aún menor de casos de incumplimiento notificados. Esto demuestra que, con una planificación

y una preparación exhaustivas, pueden producirse cambios importantes que beneficien significativamente al mundo sin distorsionar el comercio mundial.

## **Emisiones de GEI**

En relación con la protección del medio ambiente atmosférico cabe destacar el esfuerzo continuo de la OMI por abordar las repercusiones de las emisiones de gases de efecto invernadero, el mayor reto al que se enfrenta el mundo.

### *Prescripciones obligatorias del EEDI y el SEEMP*

En 2011, la OMI añadió un nuevo capítulo 4 al anexo VI del Convenio MARPOL, titulado "Reglas sobre la eficiencia energética de los buques", que incluía dos medidas principales: el índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI) y el Plan de gestión de la eficiencia energética del buque (SEEMP). Se trataba del primer conjunto de medidas obligatorias de eficiencia energética para un sector del transporte y del primer tratado jurídicamente vinculante sobre el cambio climático que se adoptaba desde el Protocolo de Kyoto.

El EEDI de los buques nuevos es una medida técnica cuyo objetivo es fomentar el uso de equipos y motores más eficientes desde el punto de vista energético. El EEDI exige un nivel mínimo de eficiencia energética por milla de capacidad (por ejemplo, tonelada-milla) para distintos tipos y segmentos de tamaño de buque.

El nivel de exigencia aumenta cada cinco años, por lo que el EEDI estimula la innovación y el desarrollo técnico continuos de todos los componentes que influyen en la eficacia de los combustibles de los buques desde su fase de proyecto.

El Plan de gestión de la eficiencia energética del buque (SEEMP) es una medida operacional que establece un mecanismo para mejorar la eficiencia energética de un buque de manera eficaz respecto de los costos.

Para evaluar con precisión la eficiencia energética de los buques, es vital disponer de datos exactos sobre el consumo de combustible. En octubre de 2016, la OMI adoptó prescripciones obligatorias del Anexo VI del Convenio MARPOL para que los buques registren y notifiquen su consumo de fueloil. De conformidad con estas enmiendas, a partir del 1 de enero de 2019, los buques de arqueo bruto igual o superior a 5 000 (que representan aproximadamente el 85 % del total de las emisiones de CO<sub>2</sub> procedentes del transporte marítimo internacional) han de recopilar datos sobre el consumo de cada tipo de fueloil que utilicen, así como, adicionalmente, otros datos específicos, incluidos equivalentes del "trabajo de transporte".

### *Estrategia inicial de la OMI sobre los GEI*

Uno de los logros más importantes del trabajo de la OMI es la adopción de la Estrategia inicial sobre la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de los buques en abril de 2018. Por primera vez, hay un compromiso claro con la eliminación progresiva completa de las emisiones de GEI de los buques, una vinculación específica con el Acuerdo de París y una serie de niveles de ambición significativos y claros que incluyen al menos una reducción del 50 % de las emisiones del sector para 2050.

La Estrategia inicial es un acuerdo histórico, que representa un marco para los Estados Miembros y establece la visión futura del transporte marítimo internacional, los niveles de ambición para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y los principios rectores; e incluye posibles medidas adicionales a corto, medio y largo plazo con posibles calendarios y sus repercusiones en los Estados. La estrategia también determina los obstáculos y las medidas de apoyo, como la creación de capacidad, la cooperación técnica y la investigación y desarrollo (I+D).

Desde la adopción de la Estrategia inicial, la OMI ha trabajado activamente para transponer los compromisos en prescripciones obligatorias del Convenio MARPOL que se aplican a cada buque de cualquier pabellón para garantizar que los niveles de ambición se alcanzan efectivamente de conformidad con los plazos acordados. Como tales, los compromisos de la OMI no se quedan en meras aspiraciones, sino que establecen un marco normativo vinculante que se aplica a la flota mundial y se hace cumplir a escala mundial, tanto en el Estado del pabellón del buque como en cualquier Estado rector del puerto que visite el buque.

Uno de los pilares más importantes para las futuras medidas de reducción de GEI es la medida de reducción de la intensidad de carbono basada en objetivos a corto plazo. Se adoptaron enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL que establecen medidas técnicas y operacionales de eficiencia energética para los buques con el objetivo de lograr al menos una reducción del 40 % de la intensidad de carbono para 2030, tal y como se acordó en la Estrategia inicial sobre los GEI. Esto fue unido a la aprobación de una evaluación global de las repercusiones.

Estas nuevas medidas exigirán que todos los buques calculen su índice de eficiencia energética aplicable a los buques existentes (EEXI) utilizando medios técnicos para mejorar su eficiencia energética y establezcan su indicador de intensidad de carbono operacional (CII) anual y su clasificación CII. Los buques obtendrán una calificación de su eficiencia energética A-E. Se han elaborado varias directrices para apoyar la implantación de la medida a corto plazo.

Se espera que el sistema de clasificación de la intensidad de carbono de la OMI aumente la participación del sector privado en la promoción de un transporte marítimo con emisiones de carbono bajas. Esto permitirá que el sector financiero, por ejemplo, los bancos y las compañías de seguros, pero también los fletadores y los propietarios de la carga, utilicen las calificaciones obligatorias de estos buques de forma que las inversiones y los fondos propios se dirijan hacia los buques más eficientes.

Tras la CP 26 y el Pacto de Glasgow por el Clima, los Estados Miembros de la OMI están trabajando a fondo en el proceso de revisión de la Estrategia inicial de la OMI sobre la reducción de las emisiones de GEI procedentes de los buques y en la elaboración de una cesta de posibles medidas a medio plazo, con los aspectos técnicos y económicos, que permitirán que el transporte marítimo mundial acometa la eliminación gradual de las emisiones de GEI.

Es evidente que las innovaciones técnicas y la introducción mundial de combustibles y/o fuentes de energía alternativas para el transporte marítimo internacional serán fundamentales para alcanzar la reducción de GEI necesaria.

La regulación impulsa la innovación tecnológica y cada vez hay más proyectos de I+D y ensayos en tecnología de proyecto de buques energéticamente eficientes y combustibles marinos alternativos (renovables) en distintas partes del mundo. El Convenio MARPOL, como plataforma reguladora, desempeñará un papel cada vez más importante en la senda de la descarbonización del transporte marítimo.

### **El concepto de "zonas especiales" y el Código polar**

Aunque la OMI siempre aboga por un enfoque mundial, reconoce, no obstante, que algunas zonas precisan protección adicional y el Convenio MARPOL, en sus Anexos I, IV y V, define determinadas zonas marítimas como "zonas especiales" en las que se requiere la adopción de medidas especiales obligatorias reforzadas para la prevención de la contaminación. El Anexo VI establece determinadas zonas de control de las emisiones de SO<sub>x</sub> con controles

más estrictos de las emisiones de azufre y zonas de control de las emisiones de NO<sub>x</sub> para normas sobre emisiones de NO<sub>x</sub> del nivel III.

Reconociendo la necesidad de mejorar la protección de las zonas vírgenes alrededor de los polos, y basándose en numerosas prescripciones, disposiciones y recomendaciones pertinentes que se han ido elaborando a lo largo de los años, la OMI adoptó el Código polar, que entró en vigor el 1 de enero de 2017 y se consideró un hito histórico en la labor de la Organización.

El Código polar abarca toda la gama de cuestiones relacionadas con el transporte marítimo en las aguas que rodean los dos polos: proyecto, construcción y equipamiento de los buques; cuestiones operacionales y de formación; búsqueda y salvamento; y, lo que es igualmente importante, la protección del medio ambiente y los ecosistemas únicos de las regiones polares. En general, el Código polar va más allá de todas las demás reglas mundiales, de seguridad y medioambientales que se aplican al transporte marítimo internacional y se basa en medidas mundiales para proporcionar una capa adicional de protección a las regiones polares.

## CONCLUSIÓN

La adopción del Convenio MARPOL en 1973 fue un paso importante para centrar la atención del sector del transporte marítimo en el medio ambiente. Ya no bastaba con garantizar la seguridad del transporte de mercancías y personas, sino que había que tener en cuenta el medio ambiente. En parte, esto reflejaba una mayor concienciación en todo el mundo sobre las repercusiones de un mundo cada vez más industrializado en el medio ambiente —y está claro que el Convenio también era en cierto sentido una respuesta política mundial a sucesos como la catástrofe del *Torrey Canyon*. Tras la Conferencia de 1978 sobre seguridad de los petroleros y prevención de la contaminación, que reforzó las disposiciones relativas a la seguridad de los petroleros y eliminó los obstáculos que impedían la entrada en vigor del Convenio, el doble objetivo de "un transporte marítimo más seguro y unos océanos más limpios" se convirtió en el doble objetivo de la labor de la OMI.

Hoy en día, el Convenio MARPOL está reconocido como el conjunto más importante de normas internacionales para la prevención de la contaminación del mar por los buques. A lo largo de los años, el Convenio MARPOL ha ampliado su ámbito de aplicación para hacer frente a los nuevos retos que ha planteado el transporte marítimo y en respuesta a las expectativas cambiantes de la sociedad mundial, como las exigencias de aire limpio y de reducción de las emisiones de GEI.

El Convenio MARPOL lleva décadas regulando las repercusiones del transporte marítimo en el medio ambiente. Pero, en el contexto moderno, su labor ambiental nunca se ha revelado tan importante. Y, en los próximos años, adquirirá una importancia aún mayor a medida que el desarrollo sostenible se convierta no solo en algo que en la OMI nos gustaría conseguir, sino en una necesidad de la que dependerá el futuro del mundo. La evolución de las expectativas medioambientales es a la vez un reto y una oportunidad para el sector del transporte marítimo.

Los buques del futuro deben dar una respuesta continua a las necesidades de la sociedad, el sector y el comercio mundial y deben funcionar en un marco que fomente una cultura de promoción de la tecnología ecológica que vaya más allá del mero cumplimiento de las prescripciones legales. Sin duda, el Convenio MARPOL será el motor y el catalizador de toda una nueva generación de buques más eficientes.

El lema marítimo mundial de 2023 constituye una buena oportunidad para que la Secretaría de la OMI, los Estados Miembros y las organizaciones observadoras celebren el legado de 50 años del Convenio MARPOL, al tiempo que subraya nuestra dedicación a construir

sobre los cimientos existentes a medida que avanzamos juntos hacia un futuro mejor. El lema prevé una campaña coordinada de divulgación y comunicación por todas las partes interesadas para poner de relieve los logros alcanzados gracias al Convenio MARPOL en pos de un transporte marítimo más ecológico. También prevé actividades para profundizar en temas específicos relacionados con el fomento de la implantación de las prescripciones del Convenio MARPOL; sobre cómo las reglas futuras pueden garantizar una mejor respuesta a los retos de la contaminación atmosférica y el cambio climático, así como a las cuestiones medioambientales que van surgiendo sin cesar. Asimismo, a través de los principales eventos internacionales, la OMI tendrá la oportunidad de contribuir y mostrar los esfuerzos del sector marítimo en la creación de una cultura para fomentar la tecnología ecológica impulsada por las reglas del Convenio MARPOL. Durante todo el año, la OMI aportará contribuciones específicas al diálogo mundial sobre la manera de avanzar hacia un futuro sostenible en lo que respecta al transporte marítimo, a la luz del legado de 50 años del Convenio MARPOL.

---