



Crítica y Derecho

Revista Jurídica

e-ISSN 2737-6281 / p-ISSN 2737-629X
<http://revistadigital.uce.edu.ec/index.php/criticayderecho/index>

Derechos en el contexto de la pandemia de la COVID-19

Reflexiones sobre el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por Buques (MARPOL). Efectos de la pandemia en su aplicabilidad

Reflections on the International Convention to Prevent Pollution from Ships (MARPOL). Effects of the pandemic on its applicability

Rosandra Vidal Laterrade

Licenciada en Derecho. Especialista en Derecho de la Empresa.
Profesora Auxiliar en la Facultad de Derecho de la Universidad de Oriente. Cuba.
Email: rvidal@uo.edu.cu
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1086-792X>

DOI: <https://doi.org/10.29166/cyd.v2i3.3192>

Recibido: 2021-02-26 / Revisado: 2021-03-11 / Aceptado: 2021-05-15 / Publicado: 2021-07-01



Crítica y Derecho: Revista Jurídica. Vol. 2(3), (julio-diciembre, 2021). pp. 90-104.

RESUMEN

Este trabajo analiza los aspectos esenciales del Convenio Internacional para prevenir la contaminación por buques, MARPOL, a partir del año 2020. Año que significó un reto para cualquier sector de la economía de un país derivado de los efectos de la pandemia por la Covid 19. La nueva disposición emitida por la Organización Marítima Internacional, que tiene por objeto regular que los buques internacionales deberán reducir el azufre en sus combustibles, aporta beneficios para el medio ambiente. De ahí que, la preservación del derecho a conservar un medio ambiente sano no puede verse vulnerado, pues la Covid 19, representó, y continúa representando, un desafío para preservar la protección de esos derechos. A partir de estos fundamentos, el objetivo es realizar un análisis reflexivo en torno a la ejecución del Convenio MARPOL teniendo en cuenta las exigencias y tendencias del tráfico marítimo actual. Para ello se empleó la revisión bibliográfica documental como principal método, que permitió determinar los elementos generales que caracterizan a este Convenio, así como su incidencia en algunos Estados parte. A partir de lo cual, se demuestra la importancia y necesaria implementación en los Estados miembros del Convenio, particularmente en nuestro ordenamiento jurídico cubano, acorde con los nuevos requerimientos a nivel internacional que el tráfico marítimo adquiere, para cumplimentar lo establecido en nuestra Constitución de la República sobre el disfrute de un ambiente sano y equilibrado.

Palabras claves: convenio internacional MARPOL, derecho marítimo internacional, ordenamiento jurídico cubano, medio ambiente, pandemia, derechos.

ABSTRACT

This work analyzes the essential aspects of the International Convention to prevent pollution from ships, MARPOL, from the year 2020. Year that meant a challenge for any sector of the economy of a country derived from the effects of the pandemic by Covid 19. The new provision issued by the International Maritime Organization, which aims to regulate that international ships must reduce sulfur in their fuels, provides benefits for the environment. Hence, the preservation of the right to preserve a healthy environment cannot be violated, since Covid 19 represented, and continues to represent, a challenge to preserve the protection of those rights. Based on these foundations, the objective is to carry out a reflective analysis around the implementation of the MARPOL Convention, taking into account the demands and trends of current maritime traffic. For this, the documentary bibliographic review was used as the main method, which made it possible to determine the general elements that characterize this Convention, as well as its incidence in some States parties. From which, the importance and necessary implementation in the member states of the Convention is demonstrated, particularly in our Cuban legal system, in accordance with the new international requirements that maritime traffic acquires, to comply with what is established in our Constitution of the Republic on the enjoyment of a healthy and balanced environment.

Keywords: MARPOL international agreement, international maritime law, Cuban legal system, environment, pandemic, rights.

INTRODUCCIÓN

Para el estudio del Derecho Marítimo es necesario acudir a importantes instrumentos jurídicos internacionales que crean un marco jurídico de protección de este. En este contexto se encuentra el Convenio Internacional para prevenir la Contaminación por Buques, conocido internacionalmente por sus siglas como MARPOL, cuyos principios internacionales son la protección de los océanos y mares, reducir la contaminación atmosférica ocasionada por los buques y regular la navegación y seguridad marítima derivada del tráfico marítimo.

La Organización Marítima Internacional (OMI) como organismo de las Naciones Unidas encargado de elaborar y adoptar medidas para mejorar la seguridad del transporte marítimo internacional y prevenir la contaminación de los buques ha estado trabajando, a lo largo de los años, y en colaboración con sus Estados miembros y otras organizaciones, por establecer, actualizar e implementar los reglamentos que establecen ese marco jurídico técnico que permitan un transporte marítimo progresivo, limpio, seguro y estable.

El Convenio MARPOL desde su elaboración en el año 1973 ha sido objeto de modificaciones, ampliaciones y adhesiones que le han permitido actualizar su contenido con el propósito de lograr un impacto beneficioso y significativo en el medio atmosférico. Actualmente mantiene pertinencia toda vez que se trabaja para lograr una mejor comprensión de la protección y prevención de la contaminación marina por las operaciones y explotación de los buques, constituyendo un tratado internacional importante con base sólida para la reducción sustancial y constante de las afectaciones del tráfico marítimo.

En este contexto, el año 2020 ha implicado un reto para todos los países, pues los efectos económicos y sociales que la pandemia de la COVID 19 y las medidas asociadas para hacerle frente están teniendo impacto en el transporte marítimo internacional, ya que no solo los posibles efectos de la pandemia perjudicarán al medio ambiente sino también a todo el escenario marítimo portuario de las regiones del mundo.

En este sentido, este trabajo está encaminado a realizar un análisis sobre el marco regulatorio del Convenio internacional MARPOL, con sustento en los principales elementos normativos que conforman al mismo a partir de las modificaciones y adhesiones que se le han realizado, con el propósito de ilustrar los efectos que la actual pandemia de la COVID 19 ha generado en el sector marítimo, específicamente en el cumplimiento del Anexo VI del Convenio MARPOL, en aras de lograr un medio ambiente sano en correspondencia con la protección de los derechos medioambientales, así como también demostrar la necesidad de su implementación en el ordenamiento jurídico cubano, en función de mejorar el tránsito de los buques por mares y océanos, la protección al medio ambiente, como cuerpo legal con carácter mandante a nivel internacional de obligatorio cumplimiento. Por consiguiente, el objetivo de nuestro trabajo es realizar un análisis sobre los fundamentos normativos del Convenio MARPOL, teniendo en cuenta los efectos de la Covid 19 en la aplicabilidad de su Anexo VI, en correspondencia con las exigencias del tráfico marítimo actual.

DESARROLLO

Generalidades fundamentales del Convenio internacional MARPOL

El Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL), es el principal convenio internacional que versa sobre la prevención de la contaminación del medio marino por los buques a causa de factores de funcionamiento o accidentales. Convenio que ha sido ratificado por alrededor de 115 Estados que son responsables de forma colectiva, de más del 98% de la flota mundial (SCT, 1978). Fue admitido el 2 de noviembre de 1973 en la sede de la OMI. Posteriormente se adoptó el Protocolo de 1978 en respuesta al gran número de accidentes de buques tanque ocurridos entre 1976 y 1977, lo que dio lugar a que surgiera el denominado Convenio MARPOL 73/78 (MARPOL, 1973), toda vez que, este Protocolo absorbió al Convenio original porque el mismo aún no había entrado en vigor.

A lo largo de los años el Convenio MARPOL ha sido objeto de diversas actualizaciones mediante la incorporación de enmiendas, donde figuran reglas encaminadas a prevenir y reducir al mínimo la contaminación ocasionada por los buques, tanto accidental como procedente de las operaciones normales, contando actualmente de seis anexos técnicos (OMI, s.f.), tal y como se refiere a continuación:

- Anexo I: Reglas para prevenir la contaminación por hidrocarburos (entrada en vigor 2 de octubre de 1983). Se aborda la cuestión de la prevención de la contaminación por hidrocarburos como consecuencia de medidas operacionales, así como de derrames accidentales; las enmiendas de 1992 al Anexo I hicieron obligatorio el doble casco para los petroleros nuevos e incorporaron un calendario de introducción gradual para que los buques tanque existentes se adaptasen al doble casco, lo que fue revisado posteriormente en 2001 y 2003.
- Anexo II: Reglas para prevenir la contaminación por sustancias nocivas líquidas transportadas a granel (entrada en vigor: 2 de octubre de 1983). En el mismo se determinan con precisión los criterios relativos a las descargas y las medidas destinadas a prevenir la contaminación por sustancias nocivas líquidas transportadas a granel; se han evaluado e incluido unas 250 sustancias en la lista que figura como apéndice del Convenio; la descarga de sus residuos se permite tan sólo en instalaciones de recepción, a menos que se cumplan ciertas concentraciones y condiciones (que varían según la categoría de las sustancias). En cualquier caso, no se permiten las descargas de residuos que contengan sustancias perjudiciales a menos de 12 millas de la tierra más próxima.
- Anexo III: Reglas para prevenir la contaminación por sustancias perjudiciales transportadas por mar en bultos (entrada en vigor 1 de julio de 1992). En este se establecen prescripciones generales para la promulgación de normas detalladas sobre empaquetado, marcado, etiquetado, documentación, estiba, limitaciones cuantitativas, excepciones y notificaciones.
- A los efectos del presente anexo, "sustancias perjudiciales" son las consideradas 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.
- Anexo IV: Reglas para prevenir la contaminación por las aguas sucias de los buques (entrada en vigor: 27 de septiembre de 2003). Se establecen prescripciones para controlar la contaminación del mar por aguas sucias: la descarga de aguas sucias al mar está prohibida a menos que el buque utilice una instalación de tratamiento de aguas sucias aprobada o descargue aguas

sucias previamente desmenuzadas y desinfectadas mediante un sistema aprobado, a una distancia superior a 3 millas marinas de la tierra más próxima, o a una distancia superior a 12 millas marinas de la tierra más próxima si no han sido previamente desmenuzadas ni desinfectadas.

- Anexo V: Reglas para prevenir la contaminación ocasionada por las basuras de los buques (entrada en vigor: 31 de diciembre de 1988). Este Anexo trata de los distintos tipos de basuras y especifica las distancias desde tierra y la manera en que se pueden evacuar; la característica más importante del anexo es la total prohibición impuesta al vertimiento en el mar de toda clase de plásticos.
- Anexo VI: Reglas para prevenir la contaminación atmosférica ocasionada por los buques (entrada en vigor: 19 de mayo de 2005) En el cual se establecen los límites de las emisiones de óxidos de azufre y de óxidos de nitrógeno de los escapes de los buques y se prohíben las emisiones deliberadas de sustancias que agotan el ozono; para las zonas de control de emisiones designadas se establecen normas más estrictas en relación con la emisión de SO_x, NO_x y de materias particuladas. En un capítulo adoptado en 2011 se establecen medidas técnicas y operacionales obligatorias de eficiencia energética encaminadas a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques.

Hoy en día, el Convenio MARPOL ampliado, revisado y actualizado sigue siendo el tratado internacional más importante y completo dedicado a la prevención de la contaminación marina y atmosférica ocasionadas por las operaciones o los accidentes de los buques. Dado que constituye una base sólida para la reducción sustancial y continua de la contaminación ocasionada por los buques, el Convenio sigue siendo pertinente en la actualidad.

El Convenio MARPOL reconoce también la necesidad de establecer requisitos más estrictos para gestionar y proteger las denominadas "zonas especiales" por su situación ecológica y su tráfico marítimo. Se han definido un total de 19 zonas especiales. Entre ellas hay mares cerrados o semicerrados como el mar Mediterráneo, el mar Báltico, el mar Negro y el mar Rojo, y extensiones oceánicas mucho más grandes como las aguas meridionales de Sudáfrica y las aguas de Europa Occidental. Este reconocimiento de zonas especiales y su reglamentación, aplicable a nivel mundial, indican claramente la firme concienciación de la OMI sobre la importancia fundamental de proteger y preservar los mares y los océanos mundiales como sistemas esenciales que son para la vida de la humanidad. De igual forma, según lo establecido en el Convenio se obliga a los capitanes de buques que arriben a los puertos a comunicar la cantidad y tipo de residuos transportados, así como a entregarlos en las instalaciones receptoras adecuadas a cada tipo de residuo. Por lo tanto, también promueve la aprobación de planes de recepción y manipulación de residuos por las entidades gestoras de los puertos y exige a las Autoridades Portuarias que proporcionen instalaciones adecuadas.

Implementación, aplicación y utilización en el Derecho Marítimo Internacional. Visión en el año 2020 a pesar de la Covid 19.

Tras estudios realizados por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe, CEPAL, (UNCTAD, 2016) a partir de principios del año 2020 entraron en vigor nuevas reglamentaciones ambientales en el sector marítimo, las que proponen un gran paso hacia la transparencia de las emisiones en el sector, y se espera que contribuyan a la reducción inmediata de las emisiones de varios contaminantes desde

ese mismo año y de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) a la mitad para 2050, llegando a aproximadamente 1.4% del total global actual.

La regla mundial, de acuerdo con la OMI, reducirá significativamente las emisiones perjudiciales de óxidos de azufre, lo que supondrá beneficios significativos tanto para la salud humana como para el medio ambiente. A partir del 1 de enero de 2020, se estableció que el límite mundial del contenido de azufre del combustible de los buques se reducirá al 0,50% (del 3,50% actual). Conocido como "OMI 2020", este límite será obligatorio para todos los buques que operen fuera de ciertas zonas de control de emisiones designadas, donde el límite ya es del 0,10%.

El nuevo límite supone una reducción del 77% en las emisiones totales producidas por los buques, lo que equivale a una reducción anual de aproximadamente de 8,5 millones de toneladas métricas de óxidos de azufre. La materia particulada -pequeñas partículas dañinas que se forman cuando se quema el combustible- también se reducirá.

Con la correcta ejecución de lo requerido en el Convenio, se prevé como resultados que disminuyan los derrames cerebrales, el asma, el cáncer de pulmón y las enfermedades cardiovasculares y pulmonares, pues con la reducción que se logre de las emisiones de azufre de los buques ayudará a prevenir la lluvia ácida y la acidificación de los océanos, lo que beneficiará a los cultivos, los bosques y las especies acuáticas.

El nuevo límite se enmarca en el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (Convenio MARPOL), un tratado ambiental clave bajo los auspicios de la Organización Marítima Internacional (OMI), el organismo de las Naciones Unidas especializado responsable de elaborar y adoptar normas para prevenir la contaminación provocada por los buques, así como velar por la protección, seguridad y eficiencia del transporte marítimo.

La OMI y las partes interesadas del sector han realizado una intensa labor preparatoria para garantizar que la aplicación de lo orientado se realice sin problemas. Para ello, la OMI efectuó una serie de publicaciones de documentos para ayudar al sector del transporte marítimo y sus Estados Miembros a prepararse, incluidas las orientaciones sobre la elaboración de un plan de implantación en el buque (que abordan cuestiones como la evaluación de riesgos para nuevos combustibles y la limpieza de tanques) y las directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto (OMI 2020, 2019).

Sin embargo, la situación y el impacto de la COVID 19 en el año 2020, trajo aparejado la adopción de medidas en aras de contener la propagación del virus. Medidas como el cierre de fronteras y la limitación de la movilidad fueron adoptadas por muchos Estados, causando importantes cambios temporales en la actuación de los miembros de la comunidad internacional.

No obstante, existen operaciones que no pueden ni han sido suspendidas, las que además cuentan con instrumentos vigentes que deben cumplirse a pesar de la pandemia. Y es, precisamente, lo acordado en el Convenio MARPOL, uno de esos instrumentos de obligatorio cumplimiento. Aun y cuando se han limitado las operaciones marítimas, la entrada de suministros, víveres, se mantiene a través del transporte marítimo. Por lo que velar por el cumplimiento de lo establecido en este Convenio es tarea de los Estados.

El Anexo VI, donde se regula la contaminación atmosférica por buque y se introduce el requerimiento de la mejora en la calidad de los combustibles, en muchos Estados, no ha sido posible su aplicación. Por ejemplo, Argentina, hasta mediados del año pasado, 2020, aún mantenía pendiente la aprobación de este. Las razones

se encuentran sustentadas en procedimientos burocráticos que no acaban de concretar la importancia de la ejecución de lo estipulado. A decir del Prefecto General Andrés Monzón si no se adopta lo estipulado internacionalmente, “la Argentina perderá potestad importante sobre el control del buque” que arribe a este país (Jaimes, 2019), lo que a su vez, traerá consigo pérdidas económicas en la venta del combustible, ya que no se encuentra habilitada para certificarlo.

Si bien aún, no se ha ratificado el Anexo VI del MARPOL en la Argentina, y no existen restricciones ni regulaciones con relación a su aplicación, en medio de esta pandemia, y en correspondencia con lo estipulado en el Artículo 41 de su Constitución Nacional que determina “que las autoridades proveerán la protección del derecho que tienen todos los habitantes a gozar de un ambiente sano, equilibrado, apto para el desarrollo humano y para que las actividades productivas satisfagan las necesidades presentes sin comprometer las de las generaciones futuras, y tienen el deber de preservarlo” (Argentina, 1995), emitieron mediante su Boletín Oficial (Disposición 15, 2020), mediante la cual se prohíbe la descarga de agua de lavado de depuradores de ciclo abierto en aguas nacionales, es decir, aguas interiores, mar territorial, zona adyacente y ZEE, quedando obligados los armadores a mantener dicha agua de lavado a bordo o a descargarla en instalaciones de recepción. De esta forma, minimizan los efectos contaminantes de los buques que arriben a puertos argentinos, en función de preservar el medio ambiente, y así mitigar los estragos que la pandemia ha ocasionado en la salud humana.

Otros países como Ecuador, México y Panamá han ido tomando acciones desde lo político hasta lo jurídico para implementar el Anexo VI. En este sentido, Ecuador ha trazado políticas desde la propia Administración Marítima Nacional, ya que la misma tiene dentro de sus prioridades proveer a los buques de bandera extranjera *Marine Gas Oil* al ingresar a los puertos ecuatorianos, exigir a los buques de bandera ecuatoriana que cumplan con el requerimiento de combustible y en las tecnologías en su maquinaria principal y auxiliares, dotarse de tecnologías e implementos para la toma de muestras de combustible a bordo y certificar laboratorios encargados de emitir resultados. Destacan que aún persisten barreras financieras y de capacidades, debido a que no cuentan con toda la infraestructura, equipos de refinería y laboratorios para el logro de tales fines, sin embargo, se trazan como desafíos tanto en el plano cultural como tecnológico, capacitar a la comunidad pesquera, lograr la calidad del *fuel oil* y el control de las emisiones, que indudablemente conducirán al mejoramiento de la calidad del combustible, establecer áreas para el control de contaminación, así como la transferencia de tecnologías que propiciarán el desarrollo de capacidades.

Por lo que, Ecuador, en virtud de lo estipulado en su Constitución en cuanto al derecho "a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, que garantice la sostenibilidad y el buen vivir; y el artículo 32 reconoce a la salud como un derecho garantizado por el Estado, "cuya realización se vincula al ejercicio de otros derechos, entre ellos el derecho al agua, la alimentación, la educación, la cultura física, el trabajo, la seguridad social, los ambientes sanos y otros que el estado que sustenten el buen vivir" (Ecuador, 2008), y frente a la pandemia que azota al mundo, en un primer momento, decidió mediante la Resolución No. 0000020 del Ministerio del Ambiente (Rueda Córdova, Resolución No. 0000020, 2020), y cito:

“Artículo 1.- DECLARATORIA DE EMERGENCIA: Acogerse al estado de excepción y calamidad pública decretada por el Presidente de la República y declarar la situación de emergencia en la Dirección del Parque Nacional Galápagos, ante la imposibilidad de llevar a cabo los procedimientos para el cumplimiento de estándares

Reflexiones sobre el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por Buques (MARPOL). Efectos de la pandemia en su aplicabilidad

ambientales para el ingreso de embarcaciones a la Reserva Marina de Galápagos durante la emergencia sanitaria, precautelando no exponer a los servidores/as públicos/as ni a la comunidad a un posible contagio del virus COVID 19”.

Lo que una vez terminado el estado de emergencia sanitaria se procedió por parte del propio Ministerio de establecer prerrogativas en cumplimiento del Convenio MARPOL para las embarcaciones que ingresen a la Reserva marina de los Galápagos en Ecuador, dictaminándose en la Resolución No. 0000031 que: “Todas las embarcaciones que ingresen en la Reserva Marina de Galápagos deberán realizar una inspección de verificación de cumplimiento de estándares ambientales de conformidad con lo establecido en la presente Resolución”. (Rueda Córdova, Resolución No. 0000031, 2020)

México, por su parte, y en correspondencia con el anexo VI, valoró su adhesión por la importancia que el mismo tiene para la protección del medio ambiente, por lo que ha venido trabajando desde el año 2018 para atender la problemática en materia de generación de emisiones por la alta afluencia de buques en los mares. A tales fines, crearon las Zonas de Control de Emisiones (ZCE) marinas mediante el trabajo coordinado de todos los sectores cuyas funciones son la mantener un medio ambiente sano. Medida que adquirió relevancia, debido a que el 5,1% de la flota marítima mundial, navegan en aguas nacionales generando contaminación atmosférica, y sin embargo, con las Zonas de Control establecidas se requiere que los navíos tomen las acciones necesarias a efecto de que reduzcan el contenido de azufre, las que redundarán en beneficios económicos, pues se estima que para el año 2030 los beneficios se verán reflejados en la salud humana y también darán la oportunidad para que México aumente su potencial en el mercado de combustible ecológico.

En el caso de Panamá la valoración de esta regulación fue de positiva, toda vez que su implementación fue aprobada mediante la Ley 30 del 26 de marzo del 2003, entrando en vigor el anexo VI el día 19 de mayo de ese año. Aspectos que han sido evaluados y aplicados en función de mantener los logros alcanzados en la reducción de la cantidad de óxido de azufre procedente de los buques, el cual supone importantes beneficios ambientales para el mundo, esencialmente para las poblaciones que habitan cerca de los puertos. Es por ello, que se mantener el trabajo de forma colectiva entre la Autoridad Marítima de Panamá y la Autoridad del Canal de Panamá, siga siendo el objetivo principal para garantizar el cumplimiento de las regulaciones sobre azufre de la OMI.

A pesar de las continuas labores llevadas a cabo por la Administración Marítima de Panamá, los efectos de la Covid 19 han trascendido a las operaciones portuarias y de la propia dinámica del transporte marítimo, donde la disminución en la llegada de buques, paralización de los cruceros, disminución del volumen de carga, reducción del personal disponible en las operaciones, son algunas de las manifestaciones negativas que la pandemia ha ocasionado. Según un informe aportado por la Comisión Centroamericana del transporte marítimo (Cocatram, 2020), en Panamá figura un 45% de sus trabajadores en el sector marítimo detectados con la Covid 19, sin embargo esto no ha incidido en que se cumplan los requerimientos establecidos en el anexo VI del Convenio MARPOL, pues el tráfico de buques, aun con un número reducido de utilización, siguen sus operaciones mercantiles y por tanto la necesidad de cumplir lo establecido en aras de proteger el medio ambiente y el derecho a vivir en un medio sin contaminación.

Cabe señalar que, además, en línea con la implantación uniforme de la regla IMO 2020, la misma fue reforzada con la entrada en vigor desde el 1 de marzo del propio 2020, la prohibición de transportar fueloil no reglamentario. La enmienda

complementaria del Convenio internacional MARPOL, prohíbe el transporte de fueloil no reglamentario para combustión destinado a ser utilizado en la propulsión o el funcionamiento a bordo de las naves, a menos que el buque esté equipado de un sistema de limpieza de los gases de escape aprobado. Esta nueva enmienda no cambia en modo alguno lo determinado por la noma IMO 2020, por el contrario, se pretende que sea una medida adicional para apoyar la implantación, el cumplimiento uniforme y proporcionar un medio para la aplicación efectiva por parte de los Estados, particularmente por la supervisión por el Estado rector del puerto.

A pesar de todo, la implementación del Convenio MARPOL continua como prioridad para las autoridades gubernamentales, pues el mantenimiento de las operaciones marítimas durante toda la pandemia es de mucha utilidad. Consecuentemente, los efectos de la COVID 19 se muestran en los resultados sobre la aplicabilidad del Convenio MARPOL, ya que ha habido una reducción tanto de la movilidad de los buques como de las actividades principales que coadyuven al cumplimiento de lo normado en la noma internacional.

Apuntes de su repercusión en Cuba

Dentro de todo ese ordenamiento jurídico internacional, donde se fijan los principios y preceptos que han de regular las relaciones entre los diferentes sujetos, los que están expuestos al surgimiento de frecuentes conflictos producto de la diversidad de naciones que intervienen en la actividad comercial y en la navegación marítima, nuestro país, Cuba, no está ajena. Y es por ello, que se hace necesario que se establezca una *uniformidad legislativa* de aplicación para todos los países, por lo que los organismos especializados en la esfera del transporte marítimo han sometido a sus miembros a tratados y convenios internacionales, criterios que han sido adoptados por especialistas y estudiosos del Derecho marítimo.

Al respecto, el profesor Domingo Ray menciona que “la navegación internacional relaciona a personas vinculadas a ordenamientos jurídicos distintos”, (citado en Abreu F., 2016), denotándose así la necesidad imperiosa de la uniformidad del Derecho marítimo.

El transporte marítimo en Cuba constituye un factor esencial y de significativa importancia derivado de la condición de archipiélago que la caracteriza, que presenta una economía abierta y dependiente en gran medida del mercado internacional, cuyo tráfico se realiza en su gran mayoría por vía marítima, lo que nos conduce a mantener una actualización, comprensión e implementación de instrumentos jurídicos internacionales acorde a nuestra política y exigencias económicas sociales.

Las transformaciones que se manifiestan en la mayoría de los tratados y convenios internacionales hacen necesario que en el orden interno sean estudiadas de forma minuciosas para conocer el alcance, pertinencia y reajuste a las condiciones actuales en los que se desenvuelve el tráfico marítimo mundial, en aras de lograr uniformidad y coherencia con el régimen jurídico internacional del mar imperante en estos tiempos.

Cuba a lo largo de todo el desarrollo en el sector marítimo y su internacionalización se ha acogido a una serie de instrumentos jurídicos internacionales que han sido de considerable trascendencia e importancia en el transporte marítimo internacional, siendo uno de ellos el Convenio Internacional para prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL 73/78).

Para nuestro país la protección de los mares, océanos y medio ambiente en general ha sido y es punto fijo en toda la política que lleva a cabo el país en ese renglón. De ahí que existan una serie de estrategias, medios, reglamentaciones y

acciones que cumplimentan la salvaguarda de este medio marino. En consecuencia, el Convenio MARPOL fue incorporado en nuestro ordenamiento interno con la adopción de la Resolución No 2/ 98 (Resolución No 2, 1998), Reglamento para la prevención de la contaminación, estableciendo las reglas de los Anexos I y II del Convenio MARPOL 73/78.

En el mismo se establecía como objetivo establecer, controlar y exigir el cumplimiento de las reglas para prevenir la contaminación por hidrocarburos, de mezclas oleosas, de sustancias nocivas líquidas transportadas a granel, o de mezclas que las contengan, en las aguas interiores (puertos y bahías), aguas territoriales y en la Zona Económica Marítima de la República de Cuba.

En relación con los Anexos III al VI, como bien lo estipula el propio Convenio, los Estados parte podrán acogerse a los mismos de forma voluntaria, por lo que Cuba aún no los ha implementado. No obstante, existe todo un marco institucional que ampara el cumplimiento de las exigencias del tráfico marítimo nacional e internacional, con prerrogativas gubernamentales y empresariales que permiten la observancia de los principios internacionales para la aplicación del Convenio MARPOL.

Con la promulgación de la Ley de Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre, Ley No 115/2013 (Ley # 115, 2013), Cuba alcanza mayor autonomía y actualización normativa en el sector marítimo, pues no solo se le da reconocimiento legal a instituciones propias del Derecho marítimo que se encontraban en desuso, sino que logra atemperarlas a las actuales condiciones del mercado internacional ordenado por convenios y tratados internacionales.

De ahí que, actualmente se trabaje para la implementación del Anexo VI del Convenio MARPOL (Caraballo Armas, 2017), ya que el mismo contiene normas relativas a las sustancias que agotan la capa de ozono, los compuestos orgánicos volátiles, la incineración a bordo de buques, las instalaciones de recepción y la calidad del fueloil. Todas estas medidas tendrán un impacto significativo y beneficioso en el medio atmosférico y también en la salud humana de las personas que viven en o cerca de las ciudades portuarias y las comunidades costeras.

Organismos gubernamentales como el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Ciencia, Tecnología y Medio Ambiente, conjuntamente con las entidades de los Organismos de la Administración Central del Estado vinculados a la industria marítima en las actividades del transporte, alimentación, construcción, turismo, defensa, energía y minas, y la agricultura, trazan políticas y estrategias que permitan la preparación, capacitación, y la utilización de recursos financieros y tecnológicos para la implementación del Anexo VI de dicho Convenio.

Sin embargo, a pesar de todo este trabajo gubernamental que se lleva a cabo, aún queda en la realidad jurídica marítima nacional mucho terreno por andar. Si bien es cierto que los Ministerios están trabajando de conjunto en lograr una armonía entre el régimen jurídico internacional y nacional, en Cuba se deben trazar estrategias que implementen adecuadamente las normativas que mundialmente son exigidas en el tráfico marítimo, pues se debe transitar desde la capacitación de marineros, autoridades marítimas, tripulantes, y de todo el personal a cargo de las embarcaciones, hasta el establecimiento de mecanismos de reporte sobre el consumo de combustible y el uso eficiente de la tecnología a bordo de las embarcaciones, acorde con lo establecido con la norma internacional sobre el contenido de azufre en los combustibles utilizados en la actividad marítima. De igual forma, lograr la supervisión por el Estado Rector del Puerto y el Estado de

Abanderamiento para buques y embarcaciones que navegan en las aguas jurisdiccionales.

Todas estas expectativas están basadas en la esperanza de que estas reglamentaciones contribuyan a la inmediata reducción de los contaminantes, y que las incertidumbres apuntadas tengan la menor incidencia posible. Pues lo que se pretende es lograr normas de carácter internacional basadas en el interés mutuo de las naciones en garantizar un tratamiento igualitario a sus buques cuando estos se encuentran fuera del alcance de su jurisdicción, lo que da lugar a una cooperación internacional que tiende a compartir, y por ende minimizar, los efectos de los riesgos de la navegación.

Por ejemplo, labores en la bahía de La Habana, como colofón de ser un espacio destinado al comercio, el ocio y la recreación, se han llevado a cabo acciones por el Grupo de Trabajo Estatal para la Gestión Ambiental Integrada y el Desarrollo Sostenible de la Bahía de La Habana con el fin de reducir la contaminación y aumentar los niveles de oxígeno en el agua de una bahía que todavía recibe la carga residual de casi 100 fuentes. En el área del saneamiento marítimo portuario, específicamente en el cumplimiento del convenio internacional MARPOL 73-78, cuyo objetivo fundamental es reducir la contaminación proveniente de diferentes embarcaciones, las acciones han estado encaminadas a la emisión del certificado Libre de Desechos a los buques que operen en el puerto, que es de obligatorio cumplimiento pues cada barco tiene que solicitar el servicio de recogida de residuos sólidos y aguas de sentina, mostrando el aval a las autoridades competentes.

Tal y como refiere Camacho Casado (Camacho C., 2014), ese servicio, así como la recogida de sólidos flotantes y mezclas oleosas, se contrata a una entidad especializada que cuenta con una logística en función de esa urgencia. Desde el comienzo, se adoptaron disímiles medidas sobre los focos contaminantes, entre las cuales sobresalen el cierre definitivo o el traslado de instalaciones, los cambios tecnológicos de estas y su uso, siempre con el objetivo de reducir la carga de desechos que empeoraba el estado de salud de la Bahía. Ese Grupo de Trabajo Estatal no solo controla el proceso que deben llevar a cabo estas instituciones; también se encarga de la preparación del personal técnico y directivos de esas, en temáticas tales como la implementación de los sistemas de gestión ambiental empresarial, Cultura Ambiental Empresarial y Producciones más limpias.

Este proceso conlleva a un estricto cumplimiento de la legislación ambiental cubana, además de ejecutar las acciones necesarias para mantener el control de vertimientos de residuos y otros compuestos, así como también, contar con el apoyo de varias instituciones nacionales y la ayuda de países amigos, mediante la colaboración internacional. Entre las naciones que han acompañado y apoyado financiera y técnicamente al Grupo de Trabajo Estatal Bahía Habana, desde su fundación hasta la actualidad, están Italia, Bélgica, Japón, España, Canadá, Suiza, China y la India, los cuales han cofinanciado varios proyectos.

A pesar de todos los esfuerzos llevados a cabo por nuestras autoridades gubernamentales, Cuba no ha quedado ajena a los efectos y consecuencias de la pandemia derivada de la Covid 19, lo que incide negativamente en la aplicabilidad del Convenio MARPOL. No obstante, las operaciones marítimas portuarias no se han detenido en nuestro país ni el cumplimiento de la estrategia gubernamental en la reducción de fuentes contaminantes y la protección del medio ambiente, en correspondencia con el artículo 75 nuestra Constitución (Cuba, 2019), donde se refrenda el derecho de todas las personas a disfrutar de un medio ambiente sano y

equilibrado, por lo que se continua trabajando en lograr mejores resultados ante los nuevos retos y desafíos que tanto la pandemia por Covid 19 como el tráfico y operaciones marítimas nos imponen, en cumplimiento de lo estipulado internacionalmente.

CONCLUSIONES

En correspondencia con los instrumentos jurídicos internacionales sobre la prevención de la contaminación de los buques se prevén los mecanismos de protección a través de un adecuado uso y empleo del combustible como garantía del control atmosférico limitando el contenido de azufre que tienen que usar los buques en cumplimiento de las prescripciones emitidas por la Organización Marítima Internacional.

En este sentido, todos los Estados Parte del Convenio MARPOL deben ajustar sus procedimientos, acciones y operaciones portuarias y de manejo de los buques en correspondencia con la seguridad de éstos durante su transportación por aguas jurisdiccionales e internacionales para determinar y mitigar problemas de transición de forma que los buques puedan cumplir con la nueva prescripción.

Estas situaciones obligan a las máximas instancias del sector marítimo a realizar estudios periódicos sobre la efectiva aplicación e implementación de estas Reglas internacionales, que exigen el mejoramiento del desempeño de las embarcaciones y de todo el personal que trabaja en función de los mismos. Por lo que nuestro país como Estado involucrado en todo el quehacer y desarrollo marítimo a nivel mundial debe evaluar la instauración de estos instrumentos jurídicos internacionales que permitan una garantía de la protección del medio marino, su inserción en el orden normativo interno en virtud de las normas internacionalmente reconocidas.

Para la implementación del Anexo VI del Convenio MARPOL se van trazando pautas que conduzcan a su adecuada inserción en el orden interno. El mismo es evaluado por los diversos Ministerios, dígase MITRANS y el CITMA, juntamente con otros Organismos de la Administración Central del Estado, en aras de valorar la significación que dicho Anexo tendría para el desarrollo del transporte marítimo en Cuba. Asimismo, se analizan todas las estrategias y mecanismos de control que deben ser llevadas para la creación de procedimientos en correspondencia con la utilización, explotación y manejo de los buques y del combustible que éstos deben utilizar, todo en cumplimiento de las normativas emitidas por la OMI.

De igual forma se evalúa la necesidad de capacitar a los tripulantes de las embarcaciones acerca de las técnicas y métodos para determinar los niveles de emisión de gases que agotan la capa de ozono; proveer a la flota de acuerdo a su arqueo bruto, de los dispositivos para controlar y medir las emisiones de gases de que agotan la capa de ozono, de manera escalonada, y, emitir una norma de calidad de aire contra la cual se puedan comparar los valores de emisiones detectados en la flota nacional.

Todo esto nos conduce a que en el panorama legislativo cubano se hace necesario adecuar reglas encaminadas a garantizar el cumplimiento de las metas trazadas por la Organización marítima Internacional (OMI) para contribuir a que el transporte marítimo, como medio más utilizado en el comercio internacional, constituya el transporte menos perjudicial para el medio ambiente.

El Derecho cubano tiene dentro de sus prioridades estudiar la implementación de acuerdos internacionales que contribuyan a un mejor desenvolvimiento de la vida en el mar, la seguridad marítima, la protección del medio ambiente y cuanta norma

internacional sea establecida en aras de lograr unidad y uniformidad entre los Estados, preservando siempre la paz y la armonía internacional. El Convenio internacional MARPOL, ha sido objeto de análisis y de la búsqueda constante de alternativas que posibiliten su adecuada instrumentación, pero la falta de recursos económicos crea dificultades en su implementación, pues, según como queda establecido en el anexo VI, se requiere de una infraestructura que permita cumplir cabalmente con las actividades y control que está establecido.

No obstante, se establecen una serie de medidas que permitan minimizar los efectos negativos en el medio ambiente y colabora internacionalmente en su protección. Ejemplo de ello es que Cuba participa en el sistema de observación global del océano y ofrece personal altamente calificado a las organizaciones de las Naciones Unidas, con el propósito de lograr una colaboración y ayuda en pos de un desarrollo sostenible.

Si bien los impactos generados por la pandemia así como las respuestas medioambientales, y de las autoridades gubernamentales de diferentes Estados, en función de minimizar las afecciones que la misma va dejando en los segmentos vulnerables de cada región, esta experiencia de la pandemia de la COVID 19, nos conducirá a llevar a cabo cambios permanentes y el rediseño de instrumentos de políticas que permitan modificar y adoptar decisiones en cuanto a la utilización del transporte marítimo, su incidencia en el medio ambiente, la preservación de los derechos y el respeto y aplicación a las indicaciones que internacionalmente son emitidas, en aras de alcanzar viabilidad en cada proyecto propuesto en cuanto a la protección y preservación del medio ambiente acorde con las exigencias internacionales.

No se trata de flexibilizar reglas o normas, sino de incorporar previsiones por razones de salud pública, que si bien el control del azufre en combustible no podría ser considerado como un riesgo a la seguridad, sí resulta necesario el establecimiento de estrategias coordinadas entre los Estados y los organismos internacionales competentes, a fin de mantener los objetivos y compromisos que resultan indispensables para la comunidad internacional y mantener en todo momento lo primordial que es el futuro de la vida en relación con el medio ambiente. Relación que ninguna pandemia puede obstaculizar, ya que constituye el desarrollo y bienestar común de todos los Estados e indica un desafío para hacer cumplir las reglamentaciones de la Organización Marítima Internacional ante la pandemia de la COVID 19.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Argentina, C. (1995). Constitución de la Nación Argentina. *Ley No. 24.430*. Argentina: Ministerio de Justicia y Derechos Humanos.
- Arroyo Martínez, I. (1986). *Convenios Internacionales Marítimos, Volumen 1*. Barcelona: Librería Bosch.
- Barleta, E., & Sánchez, R. (2019). *Boletín FAL 372*. Obtenido de Hacia la descontaminación del transporte marítimo internacional: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/45054/1/S1901102_es.pdf
- Camacho C., L. (2014). La bahía de La Habana se convierte en franja turística . *Semanario Económico y Financiero de Cuba*.

- Caraballo Armas, C. M. (2017). *Implementación Anexo VI del MARPOL en Cuba*. Obtenido de https://u.tt/uploads/Cuba_-_Country_Presentation_on_Marpol_Annex_VI_-_Spanish.pdf
- citado en Abreu F., A. y. (2016). *Curso de Derecho Marítimo*. La Habana: Editorial Universitaria Félix Varela.
- Cocatram. (2020). *Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo*. Obtenido de Informe Segunda Encuesta sobre el impacto del Covid 19 en las operaciones portuarias de Centroamérica y República Dominicana: http://www.cocatram.org.ni/Informe%20II%20Encuesta%20COVID_19%20Cocatram%202020.pdf
- Cuba, C. (2019). *Constitución de la República de Cuba*. La Habana, Cuba: Editora Política.
- Disposición 15*. (2020). Obtenido de Legislación y Avisos Oficiales. Boletín Oficial de la República de Argentina.: <https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/233338/20200810>
- Ecuador, C. (2008). *Constitución de la República del Ecuador*. Ecuador: Decreto Legislativo 0. Registro Oficial 449 de 20-oct-2008.
- Jaimes, P. B. (2019). "Sin la ratificación del anexo 6, Argentina perdería potestad sobre parte del control de los buques que nos visitan". *Revista Desafío Exportar*, 46- 51.
- Ley # 115. (4 de noviembre de 2013). *Gaceta Oficial de la República de Cuba. Edición Extraordinaria, Año CXI, número 34, Ley # 115 de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre*. La Habana, Cuba.
- Lim, K. (noviembre de 2016). *El papel de la Organización Marítima Internacional en la prevención de la contaminación de los océanos del mundo por los buques y el transporte marítimo*. Obtenido de <http://unctad.org/en/Publicationslibrary>
- MARPOL*. (1973). Obtenido de Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL). Adopción: 1973 (Convenio MARPOL), 1978 (Protocolo de 1978), 1997 (Protocolo – Anexo VI); entrada en vigor: 2 de octubre de 1983 (Anexos I y III): <http://www.ingenieromarino.com>.
- OMI*. (s.f.). Obtenido de Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL): [https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\)](https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL)).
- OMI 2020*. (22 de diciembre de 2019). Obtenido de Entrada en vigor de normativa OMI 2020 que limita azufre en combustible marítimo inicia cuenta regresiva: Redacción PortalPortuario.cl unctad.org/
- Resolución No 2. (13 de marzo de 1998). *Reglamento para la prevención de la contaminación, estableciendo las reglas de los Anexos I y II del Convenio MARPOL 73/78. Gaceta Oficial de la República de Cuba. Edición Ordinaria, AÑO XCVI Número 13, Página 237*. La Habana, Cuba: Ministerio del Transporte.
- Rueda Córdova, D. (2020). *Resolución No. 0000020*. Obtenido de Dirección del Parque Nacional Galápagos. Ministerio del Ambiente: <http://www.galapagos.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2020/06/00020.pdf>
- Rueda Córdova, D. (2020). *Resolución No. 0000031*. Obtenido de Dirección del Parque Nacional Galápagos. Ministerio del Ambiente y Agua: <http://www.galapagos.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2020/07/00031.pdf>

SCT. (1978). Obtenido de Convenio Internacional para prevenir la contaminación por Buques, 1973, modificado por el Protocolo 1978 (MAPOL73/78) (Enmendado):

<https://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/biblioteca/BV04/BV0401/BV040112A.pdf>

UNCTAD. (2016). Obtenido de Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), Review of Maritime Transport 2016 (UNCTAD/RMT/2016).: <http://unctad.org/en/Publicationslibrary/rmt2016>.

[ublicationslibrary/rmt2016](http://unctad.org/en/Publicationslibrary/rmt2016)