

PREFECTURA NAVAL ARGENTINA

La Policía de Protección Ambiental incluye la prevención y lucha contra la contaminación de las aguas por hidrocarburos y otras sustancias nocivas y peligrosas provenientes de buques. En esta función, la Prefectura es Autoridad de Aplicación de numerosos Convenios Internacionales Específicos.

Las funciones generales de la Dirección de Protección Ambiental son la administración, dirección y fiscalización de la prevención de la contaminación y protección del ambiente en la jurisdicción de la Prefectura Naval Argentina, asistiendo al Prefecto Nacional Naval en la conducción de la política Institucional relacionada con las tareas enunciadas.

El Estado Nacional ha conferido a la Prefectura Naval Argentina un vasto espectro de funciones de alta complejidad técnica, jurídica y operativa, destinado a garantizar la preservación del medio ambiente, esta responsabilidad se ejerce esencialmente a través de la Dirección de Protección Ambiental, cumpliendo entre otras funciones con la legislación emergente del Poder Ejecutivo Nacional sobre la administración del sistema nacional de preparación y lucha contra la contaminación costera, marítima, fluvial y lacustre por hidrocarburos y otras sustancias nocivas y sustancias potencialmente peligrosas

Desarrollo de los reglamentos y procedimientos técnicos administrativos y operativos para la aplicación a nivel nacional de los convenios internacionales, otorgando a buques certificados nacionales e internaciones de prevención de la contaminación, aprobación de envases, embalajes, recipientes para graneles y contenedores destinados al transporte de sustancias peligrosas y contaminantes transportadas en bultos.

La Dirección de Protección Ambiental presenta un cuerpo de inspectores capacitados específicamente destinados a verificar el cumplimiento de las normativas vigente sobre la materia, personal profesional y medios para realizar estudios ambientales en el ámbito de su jurisdicción.

Formación y capacitación del personal propio y becarios extranjeros e interviniendo en foros, plenarios, comités grupo de trabajo, reuniones y actividades externas en general, donde deba estar presente la República Argentina y la Institución para discutir, promover o aprobar convenios, normas o recomendaciones sobre Protección del Medio Ambiente.

AGUA DE LASTRE

El lastre ha servido desde tiempos remotos para mejorar la estabilidad de las embarcaciones, ya que, sin el peso de la carga, su centro de gravedad puede quedar por encima de la línea de flotación y hacer que escoren. Los primeros materiales usados como lastre fueron piedras, arena y otros objetos pesados, hasta que en el siglo XIX empezó a utilizarse agua. Una vez descargada la mercancía en el puerto de destino, los barcos que debían regresar vacíos, navegaban lastrados con agua. Cálculos actuales estiman en más de 13.000 millones de litros el agua lastre que transporta anualmente la flota mercante en todo el mundo, arrastrando consigo piedras, sedimentos y unas 4.000 especies animales y vegetales. En consecuencia, esto se ha convertido en el mayor vector para la transferencia acuática de organismos.

La navegación mundial, que mueve en forma económica y segura más del 90% de los *commodities* mundiales, transfiere enormes cantidades de agua de lastre a lo largo del planeta cada año. Mientras que reconocemos que el agua de lastre es esencial para la operación segura de los buques, no podemos ignorar que también representa una

amenaza ambiental significativa a medida que miles de microbios y organismos marinos son conducidos por el mundo en los tanques de lastre de los buques. Cuando se descargan en nuevos ambientes, fuera de su hábitat natural, estos organismos pueden transformarse en invasivos, afectando de manera severa la ecología nativa y produciendo un importante impacto sobre la economía y la salud humana en la región de su migración. El impacto en la economía global de especies marinas invasivas no ha sido cuantificado aún, pero se estima que ronda los diez mil millones de dólares anuales (OMI).

En general, los barcos mercantes pueden llevar hasta el 30% del peso muerto del buque en agua de lastre, lo que en un superpetrolero supone unas 140.000 toneladas, en un gran carguero unas 100.000 toneladas y en un pequeño mercante de 15 a 20.000.

Es importante enfatizar que la navegación es realmente global y multinacional, defendiendo el desarrollo económico continuo de la sociedad humana y representando una fuerza vital para brindar condiciones de vida mejoradas a través del comercio y de los negocios.

Este problema fue manifestado por primera vez ante la OMI en 1988, y desde entonces los Comités de Protección del Medio Marino y de Seguridad Marítima de la OMI, junto con los subcomités técnicos, han estado tratando este asunto, enfocándose inicialmente en las normas y posteriormente en el desarrollo del nuevo Convenio.

En 1991 el Comité de Protección del Medio Marino, adoptó la resolución 50(31) – Normas para prevenir la introducción de organismos no deseados y patógenos por la descarga del agua de lastre y sedimentos de los buques; mientras la Conferencia sobre Medio Ambiente y Desarrollo de las Naciones Unidas (UNCED), llevada a cabo en Río de Janeiro en 1992, reconoció el asunto como una preocupación internacional mayor.

En noviembre de 1993, la Asamblea de la OMI adoptó la resolución A.774 (18) – Normas para prevenir la introducción de organismos no deseados y patógenos por la descarga del agua de lastre y sedimentos de los buques, basada en las normas adoptadas en 1991. La resolución solicitó a los Comités de Protección del Medio Marino y Seguridad Marítima, a mantener las normas bajo revisión con la visión de desarrollar la aplicación internacional de las disposiciones legales obligatorias.

En noviembre de 1997, la Asamblea de la OMI adoptó la resolución A.868 (20) – Normas para el Control y Manejo del agua de lastre de los buques para minimizar la transferencia de organismos acuáticos dañinos y patógenos.

La introducción de organismos acuáticos perjudiciales y patógenos a nuevos ambientes ha sido identificada como una de las cuatro amenazas más importantes a los océanos mundiales (las otras tres son la contaminación marina con fuente en tierra, la sobreexplotación de los recursos marinos y la destrucción del hábitat) (OMI).

El control y gestión adecuados del agua de lastre de los buques constituye un desafío ambiental importante para la OMI y para la industria de la navegación a nivel mundial. La seriedad de la cuestión ha llevado a algunos países a considerar medidas nacionales para establecer criterios de calidad para la descarga de agua de lastre en áreas bajo su jurisdicción.

ACCIONES DE CONTROL

El vertido de aguas de lastre aún no dispone de una regulación internacional. A pesar de ello, la Prefectura Naval Argentina implementó ya desde el año 1998, a través de la Ordenanza 7/98 **“Prevención de la Contaminación con Organismos Acuáticos en el Lastre destinados a Puertos Argentinos de la Cuenca del Plata”**, lineamientos que deben cumplir los buques de navegación marítima internacional que procedan de puertos extranjeros y lleven a bordo agua de lastre, debiendo deslastrear o cambiar el agua de lastre antes del ingreso a esta vía de navegación, situación controlada desde el ingreso del buque a la cuenca dulce.

Pero además existen en la costa Bonaerense y Patagónica, algunas “áreas especiales” que, por sus características ecológicas, también deben ser reguladas las actividades de los buques con criterios más estrictos. Por ello, se dispuso desde esa misma fecha, la Ordenanza 12/98 **“Designación de Zonas de Protección Especial en el Litoral Argentino”** y refiere a zonas de protección en las que se normaliza e incluso se prohíbe, entre otros aspectos, la descarga de aguas de lastre de buques procedentes del extranjero.

Con todo ello, se busca que los buques de navegación marítima internacional que naveguen lastrados y tengan como destino determinados puertos argentinos, deslastren o cambien el agua de lastre antes de su ingreso a ciertas zonas, con el objetivo de prevenir la radicación de especies foráneas que puedan constituir un peligro potencial para el ambiente y la economía, congruente con lo establecido por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, ratificada por Ley Nº 24.543 (Art. 196.1), y a los objetivos del Convenio Internacional sobre la Diversidad Biológica de 1992, ratificado por Ley Nº 24.375 en lo que respecta a la conservación y desarrollo sostenible de la diversidad biológica.

Atento a esta creciente problemática, el Fondo para el Medio Ambiente Mundial (GEF), el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y la Organización Marítima Internacional (OMI), pusieron en marcha el **PROYECTO GLOBALLAST PARTNERSHIPS (GBP)**, cuya meta general consiste en reducir los riesgos y los impactos de las bioinvasiones marinas provocadas por la navegación internacional. El objetivo del Proyecto es asistir a Estados y regiones en vías de desarrollo que son vulnerables en lo que respecta a la implementación de mecanismos sustentables basados en el riesgo para la gestión y el control del agua de lastre y sedimentos de los buques, a fin de minimizar los impactos adversos de especies acuáticas invasoras transferidas a través de los buques.

La República Argentina fue seleccionada País Líder (LPC) para la implementación del Proyecto en la Región del Pacífico Sudeste (junto a Chile y Colombia y administrada la actividad a través de la Comisión Permanente del Pacífico Sud –CPPS-); resultando Punto Focal Personal de la Prefectura Naval Argentina y Coordinador Nacional, integrantes de la Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Nación.

Se espera que para la finalización del proyecto, todos los países asociados puedan demostrar una mejora significativa en sus estructuras jurídicas, políticas e institucionales, relacionada con la gestión del agua de lastre.

CONFERENCIA INTERNACIONAL SOBRE GESTION DE AGUA DE LASTRE PARA BUQUES- CONVENIO INTERNACIONAL PARA CONTROL Y GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE Y SEDIMENTOS DE LOS BUQUES

Habiéndose identificado como una de las amenazas más grandes a los mares y océanos del mundo, la introducción de especies marinas invasoras a nuevos ecosistemas, transportadas en el agua de lastre de los buques, el día 13 de febrero del 2004 en la sede de la Organización Marítima Internacional, se adoptó el **Convenio Internacional para el Control y Gestión del Agua de Lastre y Sedimentos de los Buques**.

La entrada en vigor del Convenio será a los doce meses después de su ratificación por 30 Gobiernos miembros, representando el 35 % del tonelaje de la Industria Marítima Mundial.

El nuevo Convenio pretende prevenir los efectos potencialmente devastadores originados por la propagación de dichos organismos acuáticos dañinos a través del agua de lastre y sedimentos de los buques.

La Conferencia marcó la culminación de muchos años de trabajo de la Organización Marítima Internacional (OMI) para tratar la cuestión de gestión de agua de lastre ya que, en 1988 Canadá informó por primera vez acerca de especies invasivas en los Grandes Lagos. Esto fue seguido luego, por informes similares de otros países. En respuesta a esto, el Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) adoptó en 1991, directrices voluntarias para prevenir la introducción al medio marino de organismos acuáticos no deseados y patógenos provenientes del agua de lastre de los buques. Sin embargo, la seriedad del problema y la necesidad de mantener la cuestión bajo una revisión continua no permitió que la mencionada Organización permaneciera ya más inactiva.

En el año 2002, la Cumbre Mundial para el Desarrollo Sustentable, celebrada en Johannesburgo, acordó que se debían acelerar las medidas para tratar el problema y, consecuentemente, se solicitó a la OMI que finalizara el proyecto para la convención de agua de lastre que la Organización estaba preparando en ese momento.

El resultado de la Conferencia fue exitoso y tuvo como objetivo vital la obligación de proteger el ambiente marino, para que estas generaciones y las futuras no se vean afectadas. Los océanos y mares cubren más del 70% de nuestro planeta. Más del 60% de la población humana mundial vive en zonas costeras o cerca de la costa y se estima que estas cifras aumentarán más de un 75% en los próximos 20 años. La pesca y la acuicultura constituyen elementos clave en el esfuerzo por asegurar las provisiones de alimentos presentes y futuros en forma global. Al mismo tiempo, los mares continúan, lamentablemente, siendo utilizados como depósitos de los desperdicios mundiales y de la productividad marina, la biodiversidad y los procesos ecológicos básicos y se ven amenazados, entre otras cosas, por las fuentes con base en tierra y en menor proporción por los buques, el cambio de clima global, y por supuesto, las especies invasivas.

Varios Estados adoptaron una acción unilateral para prevenir, minimizar y, por último, eliminar los riesgos de la introducción al medio marino de los organismos acuáticos perjudiciales y patógenos.

A efectos de unificar medidas unilaterales, se consideró la adopción de condiciones para la entrada en vigencia de un Convenio Internacional de modo que su objetivo sirva como instrumento mundial que emerja de una organización internacional que fije normas internacionales.

Una vez que se adopte el Convenio, será vital que los Gobiernos de todo el mundo lo conozcan y que conozcan las implicancias de sus disposiciones de modo que se las puedan implementar a nivel mundial en forma amplia y efectiva.

Algunos temas tratados en la en la Conferencia Internacional del Control del Agua de Lastre y Sedimentos por Buques:

- Para el control de la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales cada Estado elaborará, teniendo en cuenta sus propias condiciones y capacidades, políticas, estratégicas o programas nacionales para la gestión del agua de lastres y prescribirá que los buques con derecho a enarbolar su pabellón cumplan con las disposiciones del convenio.
- Todo buque al que sean aplicables las disposiciones del convenio, podrá ser objeto, en cualquier puerto o terminal mar adentro de otra Parte, de una inspección por funcionarios debidamente autorizados.
- Hubo un gran consenso sobre asistencia técnica y cooperación regional con el compromiso de las Partes, directamente o a través de la OMI y otros organismos internacionales, en lo que respecta al control y gestión del agua de lastre y sedimentos de los buques, acorde a la presentación de documentos y del análisis de los artículos del convenio sobre el tema.
- Los puertos y terminales en los que se efectúen tareas de reparación o de limpieza de tanques de lastre, que se disponga instalaciones adecuadas para la recepción de sedimentos acorde la directrices elaboradas por la Organización y se esforzarán para fomentar y facilitar la investigación científica y técnica y gestión del agua de lastre en las aguas bajo su jurisdicción.

Como aplicación general para los buques, la descarga del agua de lastre sólo se realizará mediante la gestión del agua de lastre, con la excepción en casos que dicha actividad no garantice la seguridad del buque en situaciones de emergencia o salvar vidas humanas en el mar y/o una descarga o entrada accidental de agua de lastre y sedimentos ocasionada por la avería de un buque o de su equipo.

En cuanto a las prescripciones de gestión y control aplicables a los buques se estableció que cada buque llevará a bordo un Plan y un libro registro de gestión del agua de lastre aprobado por la Administración.

Los oficiales y tripulantes estarán familiarizados con sus funciones en relación con la gestión del agua de lastre específica del buque en el que presten sus servicios y también con el plan de gestión.

Finalmente el Convenio Internacional para Control y Gestión del Agua de Lastre y Sedimentos de los Buques, representará un nuevo instrumento operativo estableciendo prescripciones aplicables a los buques respecto al control y gestión del agua de lastre, fiscalizando su cumplimiento la Administración de cada Estado Parte y a la ejecución de reglas específicas que, dependiendo del año de su construcción, deberán cumplir en un lapso de tiempo programado, siendo estas las de capacidad de bombeo de agua deslastrada, equipos de filtrado y métodos combinados para impedir la transferencia al

medio acuático de organismos presentes en los tanques de lastre en función de su tamaño y a una distancia determinada de la costa.

El Convenio citado establece que los buques deberán contar con un Certificado Internacional de Agua de Lastre, el cual contendrá los métodos principales utilizados en la gestión, y llevar a bordo un Libro de Registro para asentar las operaciones de agua de lastre. Los países firmantes de este nuevo instrumento deberán garantizar que en los puertos y terminales en los que se efectúen tareas de reparación o de limpieza de tanques de lastre se disponga de instalaciones adecuadas para la recepción de lastre y sedimentos.

Ante el permanente crecimiento del tráfico marítimo internacional, resulta fundamental prevenir la posibilidad de que se introduzcan nuevas especies que podrían constituir un gran impacto ambiental – como ya ha ocurrido en otros lugares del mundo – e inclusive implicar riesgos a la salud humana.