

## TRANSPORTE

**Por:** CRIM (RA) Luis Eduardo Chávez Perdomo, Abogado Marítimo, Master en Derecho Internacional y Relaciones Exteriores e Internacionales.

**Imagen:** Aguas de lastre. [www.dimar.mil.co](http://www.dimar.mil.co)



## LA AUTORIDAD MARITIMA NACIONAL: PROTEGIENDO LA BIODIVERSIDAD Y REGLAMENTANDO LAS AGUAS DE LASTRE

La problemática ambiental del planeta genera inquietudes al interior de la OMI, como autoridad técnica supranacional en el transporte Marítimo, conociendo que el modo de transporte marítimo es esencial para la economía global, ya que el 90% del comercio global se mueve por este modo, desde alimentos y combustibles hasta materiales de construcción, químicos y artículos domésticos, siendo el modo más favorable en costos para transportar mercancía a granel y a larga distancia.

Se estima que aproximadamente 50.000 buques mercantes cruzan los océanos, con un arqueo total de unos 600 millones de toneladas brutas, recordando que los buques se construyen para desplazarse de forma segura, mientras estén transportando carga, de lo contrario pierden su condición de navegabilidad específica dependiendo de su clase; Sin embargo, cuando el buque va navegando sin carga o sólo parcialmente cargado, es necesario que lleve peso adicional a bordo que le permita operar de manera eficaz. Esto lo realiza con agua de mar la cual carga en sus compartimentos para mantenerse a flote, por ejemplo, para que se mantenga a suficiente profundidad en el agua de manera que la hélice y el timón puedan funcionar eficazmente se le adiciona carga de lastre.

*“Las aguas de lastre son empleadas en la navegación marítima para procurar la estabilidad del buque, para esto es necesario la toma directa del agua del entorno en que se encuentre el buque para llenar los tanques cuando navega vacío<sup>1</sup>”*

En el pasado, los barcos solían llevar lastre sólido que consistía en piedras, arena o metal; Desde 1880 aproximadamente, se ha venido utilizando agua, por encontrarse disponible, además de ser más fácil de cargar y descargar. Cuando el agua de lastre se descarga, se llama deslastre. Como resultado del Análisis del informe sobre la investigación por siniestro para el buque transporte de automóviles “Cougar Ace<sup>2</sup>” en el Océano Pacífico, se revelaron deficiencias en las operaciones de cambio del agua de lastre del buque, lo que no era fácil pues estas varían de buque a buque y tales maniobras no son posibles en todos los buques existentes. Para construir la Convención de las Aguas de Lastre, se tuvo en cuenta los siniestros e incidentes, además de las continuas manifestaciones de los estados que ven afectados sus ecosistemas, Brasil, Irán, Estados Unidos y Canadá entre otros, muestran sus inquietudes de la problemática local y la denuncian.

Con esta problemática compleja, los Estados y la OMI reaccionan de diferente forma con el fin de reglamentar y tomar medidas pertinentes para minimizar los daños especialmente biológicos que pueden darse con el mal manejo ambiental producto de una inadecuada gestión de las aguas de lastre, como antecedente importante se tiene que la OMI en 1973, planteó este problema en la conferencia para la adopción del Convenio MARPOL, y adoptó una Resolución que destacaba que “el agua de lastre tomada de aguas que pueden contener bacterias o enfermedades epidemiológicas, puede, al ser descargada, provocar el riesgo de propagar enfermedades epidemiológicas a otros países”, y solicitó a la Organización Mundial de la Salud (OMS) que “iniciaran estudios relativos a ese proble-

ma sobre la base de toda evidencia y propuesta que puedan presentar los gobiernos”, sin embargo a pesar de nombrar la problemática a la fecha no se habían tomado medidas activas para el control de la problemática.

En 1992, el Convenio sobre la Biodiversidad (CBD), da las pautas para tomar medidas para la protección de componentes de la biodiversidad en contra de especies foráneas invasoras. En 1995, las Partes del CBD adoptaron el “Mandato de Yakarta sobre la diversidad biológica marina y costera”, que incluye las especies foráneas como cuestión temática. Este tema se encontraba en cabeza del Programa de mares regionales del PNUMA (UNEP).

Como consecuencia, la OMI, con su Grupo de Trabajo sobre el Agua de Lastre bajo el Comité para la Protección del Medio Marino, estableció entre sus funciones: “la elaboración de directrices preliminares, 1991 – reemplazadas en 1997: Directrices para el control y gestión del agua de lastre de los buques con el fin de reducir al mínimo la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos; En el año 2000, la OMI, el Fondo para el Medio Ambiente Mundial (FMAM) y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) iniciaron el Programa mundial de gestión del agua de lastre para la eliminación de obstáculos para la implantación de medidas de control y gestión del agua de lastre en los países en desarrollo (Programa GloBallast), programa de cooperación técnica para ayudar a los países en desarrollo y como consecuencia de ese trabajo y lo aprendido en la materia formulan el Convenio Internacional para el control y la gestión del agua de lastre y sedimentos de los buques, adoptada el 13 de febrero de 2004<sup>3</sup> por consenso en una conferencia diplomática elaboración de directrices para la implantación del Convenio; teniendo una definición importante sobre Especies foráneas invasoras (también se conocen como exóticas, no nativas o no indígenas), las cuales tienen como ca-

racterística que si las condiciones ambientales de esta nueva área geográfica son propicias, la especie foránea podría establecerse y propagarse, en muchos casos ocasionando o teniendo el potencial de ocasionar daños al ambiente natural, la economía y la salud de los seres humanos en la localidad.

Colombia, aunque no es firmante del acuerdo, se pone a tono con la norma internacional<sup>4</sup> por medio de la Resolución 477 de 2012 (septiembre 6) Diario Oficial No. 48.558 de 19 de septiembre de 2012, donde la Dirección General Marítima establece una reglamentación donde se “adoptan y establecen las medidas y el procedimiento de control para verificar la gestión del Agua de Lastre y sedimentos a bordo de naves y artefactos navales nacionales y extranjeros en aguas jurisdiccionales colombianas”.

Al respecto, el objeto de la resolución en comento, es adoptar y establecer las medidas y el procedimiento de verificación y control de la gestión del Agua de Lastre y sedimentos a bordo de naves y artefactos navales nacionales y extranjeros en aguas jurisdiccionales colombianas, así como el recibo, manejo y disposición de sedimentos en astilleros y talleres de reparación naval bajo jurisdicción de la Autoridad Marítima Nacional, a fin de reducir al mínimo el riesgo de introducción o transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos<sup>5</sup>, siguiendo la norma Internacional, que define Agua de lastre: como el “Agua, con las materias en suspensión que pueda contener, cargada a bordo de una nave o artefacto naval para controlar su asiento, escora, calado, estabilidad y esfuerzos estructurales.”<sup>6</sup>, y define el ámbito de aplicación<sup>7</sup> al rezar que “aplica a las naves y artefactos navales nacionales o extranjeros que arriben o zarpen de puertos nacionales o transiten por aguas jurisdiccionales, dotados de tanques o bodegas destinados a llevar Agua de Lastre de manera permanente u ocasional”. Lo importante es que se aplica a todos los buques no importa su bandera, aunque establece las excepciones<sup>8</sup>. “Quedan exen-



Imagen: Ciclo de las aguas de lastre Por: Jairo Munrad

tos del cumplimiento de lo preceptuado en la presente resolución, las naves y artefactos navales menores de 50 toneladas de registro bruto, además de las siguientes: 1. De Guerra y Auxiliares de la Armada Nacional o cualquier otra nave o artefacto naval de propiedad

del Estado u operado por este de manera temporal, en servicio oficial no comercial;

2. Con Tanques de agua de lastre permanentemente sellados, dicha excepción deberá ser previamente solicitada a la Dirección General Marítima por el armador;

3. buques destinados a Servicios Portuarios, exclusivamente en los términos definidos en la Resolución 220 de 2012<sup>9</sup>.

4. Aquellas en proyecto de construcción, cuyas características no permitan el cambio de lastre, dicha excepción deberá ser previamente solicitada y fundamentada por el armador, a la Dirección General Marítima y 5. Plataformas Semisumergibles o Flotantes, la excepción aplica desde cuando queden instaladas en el lugar de operación y mientras permanezcan allí.

Como la Convención lo establece, las naves deben poseer un Plan de Gestión de Aguas de Lastre, el cual también es verificado por las casas clasificadoras y aprobado por la Autoridad. La norma se aplica a las naves y artefactos navales de navegación marítima internacional que procedan de puerto extranjero y pretendan deslustrar en aguas o puertos colombianos, deberán hacerlo o cambiar totalmente su Agua de Lastre en aguas oceánicas a una distancia no menor de 200 millas náuticas y a una profundidad no menor de 200 metros, excepto cuando provengan del mar Caribe,

caso en el cual la distancia no será menor de 50 millas náuticas y la profundidad no menor de 200 metros.<sup>10</sup> Como se ve en este caso los organismos Internacionales Marítimos y no ecológicos toman la delantera, al respecto llama también la atención que en nuestro país, la autoridad ambiental, llámese Ministerio de Medio Ambiente o Corporación Autónoma Regional, no conoce la problemática, no se manifiesta, cosa que debe ser articulada para mejorar la seguridad medioambiental de nuestro país, razón por la cual se le aplaude a la Dirección General Marítima su avance en el tema, pues además la convención prevé la utilización de medios técnicos y químicos para la maniobra de deslastre.

De esta forma, su implementación busca ayudar también al control de plagas como el pez león, por el cual el gobierno nacional ofrece recompensas<sup>11</sup> para su erradicación, el cual ha sido para el caso Colombiano y de los países del Caribe un terrible depredador de especies nativas, ya que su depredador natural es el Mero, pero está en vía de extinción y el pez león, destruye los arrecifes de coral al comerse los peces que lo pueblan, así como las larvas y peces pequeños, claves para el ecosistema una vez crecen. Con esto, Colombia cumple sus obligaciones como estado rector del Puerto y como estado de abanderamiento.

**Referencias Bibliográficas**

<sup>1</sup> Carlucci Sucre, Tania, II encuentro por el Mar y la Costa, Universidad Sergio Arboleda 16 Nov 2012

<sup>2</sup> [http://en.wikipedia.org/wiki/MV\\_Cougar\\_Ace](http://en.wikipedia.org/wiki/MV_Cougar_Ace) El 4 Mayo de 2005, elaborado por la autoridad marítima y portuaria de Singapur

<sup>3</sup> Vigente 2013

<sup>4</sup> convention for the control and management of ships ballast water and sediments, 2004

<sup>5</sup> Resolución 477 de 2012 DIMAR Artículo 1°.

<sup>6</sup> Resolución 477 de 2012 DIMAR Artículo 2°

<sup>7</sup> Resolución 477 de 2012 DIMAR Artículo 3°.

<sup>8</sup> Resolución 477 de 2012 DIMAR Artículo 4°.

<sup>9</sup> Reglamento nacional de catalogación, inspección y certificación de naves y artefactos navales de bandera colombiana- expedida por la Autoridad Marítima Nacional o demás normas que la modifiquen

<sup>10</sup> Resolución 477 de 2012 DIMAR Artículo 10°

<sup>11</sup> [http://www.eltiempo.com/vida-de-hoy/ecologia/recompensa-presidencial-por-un-danino-pez\\_12099066-4](http://www.eltiempo.com/vida-de-hoy/ecologia/recompensa-presidencial-por-un-danino-pez_12099066-4)

