Control de la Contaminación Marítima por la Marina de Guerra del Perú en sus aguas jurisdiccionales

Teniente Primero
Angel Andía Delgadillo

Introducción

De acuerdo a la Ley Orgánica de la Marina, corresponde a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas "ejercer el control para evitar la contaminación del mar, ríos y lagos navegables". Es por esta razón que la organización de la DICAPI cuenta con el Departamento de Prevención y Control de la Contaminación y Carga Peligrosa, siendo su misión la de dictar, proponer, normar disposiciones con el fin de cumplir y hacer cumplir las leyes, reglamentos nacionales y convenios internacionales relacionados con la prevención de la contaminación, así como el transporte marítimo de mercancías peligrosas.

La base del Departamento es el Convenio Internacional MARPOL 73/78:
"Prevención de la contaminación por los buques 1973, en su forma modificada por el correspondiente Protocolo 78". El mencionado Convenio fue aprobado por el Gobierno Peruano mediante D.L. 22703 el 25 de Setiembre de 1979 y por el D.L. 22954 el 26 de Marzo de 1980, entrando en vigor el 2 de Octubre de 1983.
El Reglamento de Capitanías menciona todo el capítulo XIII, "Contaminación Acuática, Medidas de Prevención, Control y Responsabilidad Civil".

¿Qué significa el MARPOL 73/78?
Es el citado Convenio Internacional. Sus iniciales corresponden a Maritime (marítima) y Pollution (Contaminación). El Convenio es aplicable a las naves mercantes, no a las de guerra.

Antecedentes del MARPOL 73/78

La existencia del problema de la contaminación del mar por hidrocarburos, especialmente en los puertos, se admitió ya por primera vez antes de la Primera Guerra Mundial y, durante los decenios de 1920 y de 1930, varios países introdujeron medidas para evitar las descargas de hidrocarburos en sus aguas territoriales y, como medio de disuasión, aplicaron multas por efectuar descargas ilegales.
Se consideró la posibilidad de adoptar medidas internacionales, pero no se había llegado a ningún acuerdo antes que estallara la Segunda Guerra Mundial.

Para el comienzo del decenio de 1950 era tal la cantidad de hidrocarburos que se transportaba por el mar, que existía una creciente preocupación por el peligro de la contaminación marina. En 1954, el Reino Unido organizó una conferencia sobre el tema de la que resultó la adopción del Convenio Internacional para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos. Al entrar en vigor el Convenio constitutivo de la OMI en 1958, las funciones de depositario y de secretaría relativas al Convenio pasaron del Gobierno del Reino Unido a la OMI.

La Asamblea de la OMI en 1969, movida en parte por el naufragio del Torrey Canyon ocurrido dos años antes, decidió convocar a una conferencia internacional con el fin de adoptar un Convenio totalmente nuevo. La conferencia se celebró en Londres en 1973.

El Convenio adoptado por la conferencia es el más ambicioso de los tratados internacionales jamás concertados en materia de contaminación del mar. Se ocupa no sólo de la contaminación por hidrocarburos sino de toda clase de contaminación marina, a excepción de la causada por el vertimiento en el mar de desechos procedentes de tierra, que quedó incluída en otro Convenio adoptado el año anterior.

La mayor parte de las medidas de carácter técnico se hallan en los cinco anexos del Convenio que tratan los siguientes temas:

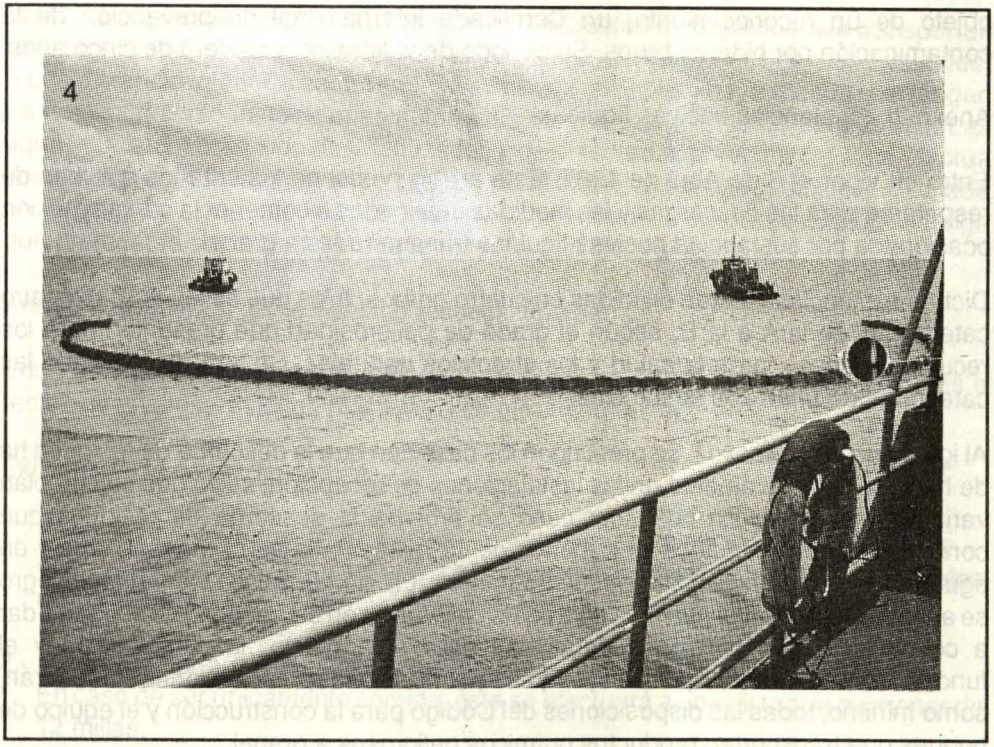
Anexo I	–	Hidrocarburos
Anexo II	–	Sustancias nocivas líquidas transportadas a granel (productos químicos, por ejemplo)
Anexo III	–	Sustancias perjudiciales transportadas en bultos (es decir, tanques y contenedores)
Anexo IV	–	Aguas sucias de los buques
Anexo V	–	Basuras de los buques.

En el Perú han entrado en vigor los anexos I, II, III y V; la Autoridad Marítima otorga Certificado sólo por el Anexo I (hidrocarburos) y por el Anexo IV (aguas sucias), no habiendo entrado aún este último en vigencia, debido a que debe ser aprobado por el 50% de la flota mundial (en el año 1991 había sido aprobada por el 40%). Sin embargo, la Autoridad Marítima Peruana (DICAPI) está en la facultad de reglamentar a sus barcos y cree conveniente dar certificado por aguas sucias, ya que el Perú ha ratificado el MARPOL 73/78, siendo el IV el único Anexo que faltaría entrar en vigencia.

Cabe señalar que las reglamentaciones que da la Autoridad Marítima del Perú son sólo para los barcos de bandera nacional.

Anexo I (Contaminación por hidrocarburos)

Entró en vigor el 2 de Octubre de 1983; mediante este Anexo la Autoridad Marítima (DICAPI) brinda un certificado internacional. Se deben brindar facilidades de recepción en tierra.



Al efectuar las descargas de las aguas de sentinas de los espacios de máquinas, todo buque, ha de estar en navegación a más de 12 millas de tierra, y el contenido de hidrocarburos del efluente ha de ser inferior a 100 partes por millón.

La definición de "hidrocarburos" se amplía para incluir en ella todas las manifestaciones del petróleo, incluídos los crudos de petróleo, el fueloil, los fangos, los residuos petroleros y los productos de refinación (que no sean productos petroquímicos).

Se prohibe totalmente la descarga de hidrocarburos en ciertas "zonas especiales", en las que la amenaza al medio marino es especialmente grave. En estas zonas especiales están incluídos el Mar Mediterráneo, el Mar Báltico, el Mar Negro, el Mar Rojo y la "zona del Golfo".

Las Partes en el Convenio garantizarán la existencia de las adecuadas instalaciones de recepción y residuos y mezclas oleosas en los terminales de carga de hidrocarburos, puertos de reparación, etc.

A todo petrolero cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 150 toneladas y demás buques de arqueo igual o superior a 400 toneladas se les expedirá, después de ser

objeto de un reconocimiento, un Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos. Su periodo de validez no excederá de cinco años.

Anexo II (sustancias nocivas líquidas)

Entró en vigor el 6 de Abril de 1987. Este anexo prescribe los criterios que han de respetarse para las descargas y las medidas destinadas a contener la contaminación ocasionada por sustancias nocivas líquidas transportadas a granel.

Dichas sustancias quedan divididas en cuatro grupos, a los que se les aplican cuatro categorías, de la A a la D, según el grado de peligrosidad que presenten para los recursos marinos, para la salud y los atractivos naturales. Se han determinado las categorías de unas 250 sustancias.

Al igual que en el Anexo I, se prescriben los casos en que la descarga de residuos ha de hacerse exclusivamente en las instalaciones de recepción, salvo que se cumplan varias condiciones. En cualquier caso se prohibe la descarga de residuos que contengan sustancias nocivas a menos de 12 millas de la tierra más próxima y en aguas de una profundidad menor de 25 metros. En el Mar Báltico y en el Mar Negro se aplican restricciones aún más rigurosas. Las Partes en el Convenio se obligan a dar a conocer las prescripciones detalladas para el proyecto, la construcción y el funcionamiento de los buques tanque quimiqueros. Dichas prescripciones contendrán, como mínimo, todas las disposiciones del Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel.

Las operaciones relacionadas con sustancias a las que sea de aplicación el Anexo II se anotarán en el Libro Registro, que podrá ser examinado por las autoridades de cualquiera de las Partes en el Convenio.

Anexo III (sustancias perjudiciales transportadas en bultos, etc.)

Entró en vigor el 1ro. de Julio de 1992. Este anexo es de aplicación a todos los buques que transporten sustancias perjudiciales en bultos, contenedores, tanques portátiles y camiones cisterna o vagones tanque. El anexo prescribe la publicación de normas detalladas relativas a embalaje, marcado y etiquetado, documentación, estiba, limitaciones cuantitativas, excepciones y notificaciones con objeto de prevenir o reducir a un mínimo la contaminación ocasionada por sustancias perjudiciales. Para ayudar a cumplir estas prescripciones se ha revisado el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas - IMDG (International Maritime Dangerous Goods) de manera que se tengan en cuenta en el mismo algunas de las facetas de la contaminación.

Anexo IV (Aguas Sucias) (Brindar facilidad de recepción en tierra)

Fue ratificado y está en espera para entrar en vigor. Mediante este Anexo se prohibe a los buques descargar aguas sucias (desagüe y residuos de inodoros, urinarios,

W. C., desagües de lavaderos, desagües procedentes de espacios que transporten animales vivos y otras aguas residuales cuando estén mezcladas con los desagües) a una distancia inferior a cuatro millas de la tierra más próxima, a menos que tengan en funcionamiento instalaciones aprobadas para el tratamiento de las mismas. Las aguas sucias habrán sido desmenuzadas y desinfectadas previamente si se efectúa la descarga a una distancia entre cuatro y doce millas, a una profundidad aproximada de 25 metros y a una velocidad constante de siete nudos. Excepción: cuando se tenga que proteger la seguridad del buque y de las personas a bordo.

Anexo V (Basuras) (Facilidad de recepción en tierra)

Entró en vigencia el 31 de Diciembre de 1988. Al hablar de basura nos referimos a restos de víveres, residuos plásticos o de otro material, etc.

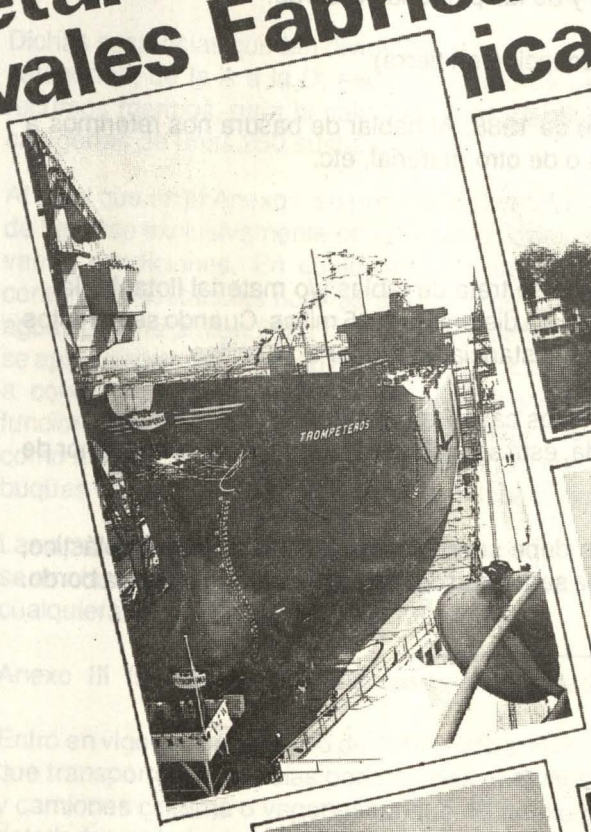
Existen dos tipos de descargas:

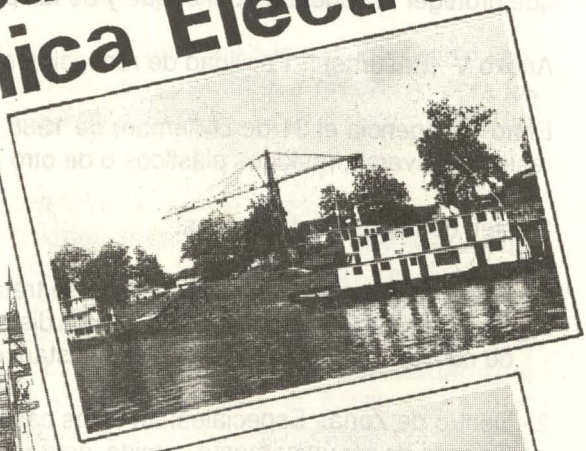
1.- Fuera de Zonas Especiales; cuando se trata de tablas y/o material flotante, la descarga deberá hacerse no menor a la distancia de 25 millas. Cuando sean restos de comidas y demás basura, a una distancia no menor a 12 millas.

2.- Dentro de Zonas Especiales; en estos casos la descarga está prohibida. En caso de ser únicamente comida, ésta se efectuará a una distancia no menor de 12 millas.

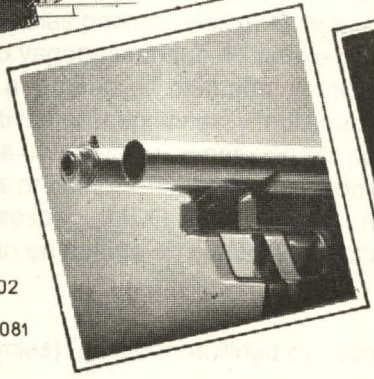
Cabe resaltar que por ningún motivo debe ser descargado al mar material plástico, excepto cuando se trate de proteger la seguridad del buque y de las personas a bordo.

Repa
Construcciones
onstrucciones Navales
etal Mecánica Reparaciones
vales Fabricación de armas
nica Electrónica







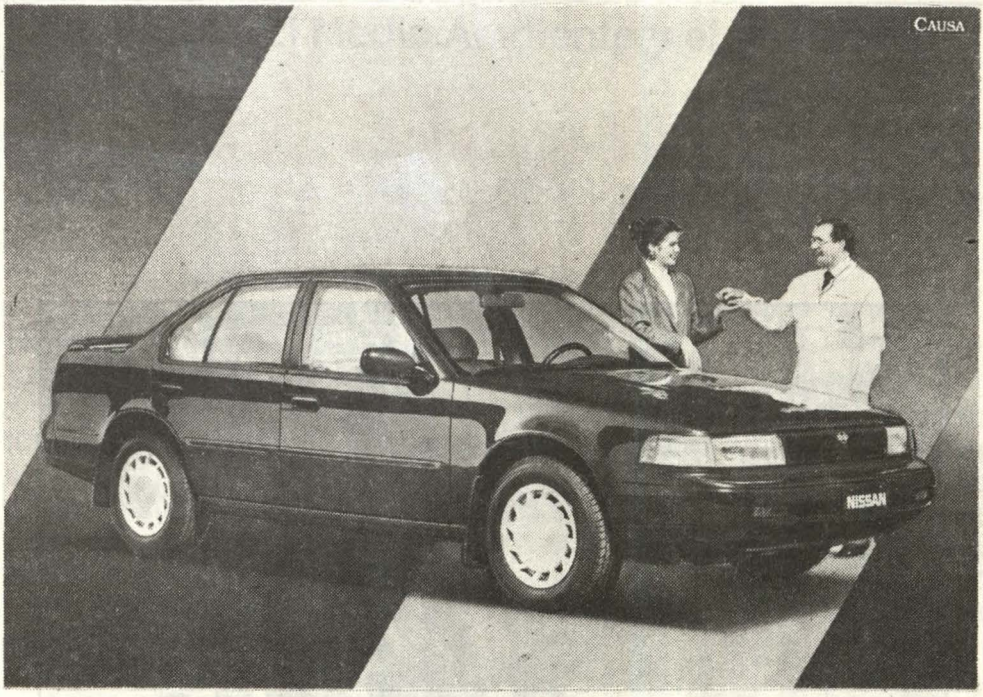




Avda. Contralmirante Mora 1102
Base Naval, Callao, Perú
Teléfono: (0051-14) 657357/291081
Fax: (0051-14) 650664

SIMA PERU
SERVICIOS INDUSTRIALES DE LA MARINA

SIMA PERU



En Maquinarias todas son ventajas para Ud.



SERVICIO POST VENTA

Cuando le vendemos un vehículo, nuestra relación con Ud. recién empieza. Porque a partir de ese momento, adquirimos el compromiso de brindarle un servicio permanente para que la unidad que Ud. ha adquirido le brinde, en todo momento, un eficiente servicio. Y esa es otra gran diferencia.

El mejor servicio tiene nombre...

Maquinarias s.a.

La mejor manera de tener un Nissan

• Av. La Marina 3350 San Miguel Telf.: 511996
• República de Panamá 3080 San Isidro Telf.: 420304

Distribuidor

NISSAN NISSAN

Y las ventajas continúan...

L.T. 9077014



. . . Como se ve el agua no es sólo escasa, sino que está mal distribuida, se la derrocha en gran medida, y la contaminación compromete cada vez mayores volúmenes. Para la UNESCO, dentro de 15 ó 20 años, el problema del agua será el principal contencioso ecológico y político que afrontará el género humano.