BOLETÍN N° 9968-10-1

INFORME DE LA COMISIÓN DE RELACIONES EXTERIORES, ASUNTOS INTERPARLAMENTARIOS E INTEGRACIÓN LATINOAMERICANA, SOBRE EL PROYECTO DE ACUERDO QUE APRUEBA EL "CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE EL CONTROL DE LOS SISTEMAS ANTIINCRUSTANTRES PERJUDICIALES EN LOS BUQUES", SUSCRITO EN LONDRES, REINO UNIDO, EL 5 DE OCTUBRE DE 2001.

_____

HONORABLE CÁMARA:

Vuestra Comisión de Relaciones Exteriores, Asuntos Interparlamentarios e Integración Latinoamericana pasa a informar sobre el proyecto de acuerdo del epígrafe, que se encuentra sometido a la consideración de la H. Cámara, en primer trámite constitucional, sin urgencia, y de conformidad con lo establecido en los artículos 32, N° 15 y 54, N° 1, de la Constitución Política de la República.

I.- CONSTANCIAS REGLAMENTARIAS PREVIAS.

Para los efectos constitucionales, legales y reglamentarios correspondientes, y previamente al análisis de fondo de este instrumento, se hace constar lo siguiente:

1°) Que la idea matriz o fundamental de este Proyecto de Acuerdo, como su nombre lo indica, es aprobar el "Convenio Internacional sobre el Control de los Sistemas Antiincrustantes Perjudiciales en los Buques" suscrito en Londres, Reino Unido, el 5 de octubre de 2001.

2°) Que este Proyecto de Acuerdo no contiene normas de carácter orgánico constitucional o de quórum calificado. Asimismo, ella determinó que sus preceptos no deben ser conocidos por la Comisión de Hacienda por no tener incidencia en materia presupuestaria o financiera del Estado.

3°) Que la Comisión aprobó el Proyecto de Acuerdo por 7 votos a favor, ninguno en contra y ninguna abstención. Votaron a favor las Diputadas señoras **Molina**, doña Andrea, y **Sabat**, doña Marcela, y los Diputados señores **Campos**, don Cristián; **Jarpa**, don Carlos Abel; **Morales**, don Celso; **Rocafull**, don Luis, y **Sabag**, don Jorge.

4°) Que Diputado Informante fue designado el señor **Teillier,** don Guillermo.

II.- ANTECEDENTES.

Según lo señala el Mensaje, sobre su casco sometido a la acción del agua de mar, toda embarcación sufre un proceso de colonización e incrustaciones por parte de algas, larvas, moluscos, bacterias, sedimentos y otros organismos marinos, reduciendo así su velocidad de desplazamiento. Esto obliga a incrementar el consumo de combustibles para lograr las mismas velocidades previas, produciendo, adicionalmente, un deterioro de la pintura del casco, bloqueos de los sistemas de tuberías y encarecimiento de las tareas periódicas de mantenimiento y limpieza de este, entre otros.

Agrega que por décadas, la industria naviera ha venido enfrentando tales asentamientos en los cascos mediante la aplicación de pinturas antiincrustantes (generalmente referidas como sistemas antiincrustantes o *antifouling*), con el objetivo específico de evitar, o al menos reducir, este proceso. Esto ayuda, por una parte, a mantener la velocidad original de diseño de las naves, al reducir la resistencia del casco al agua para así no incurrir en mayores gastos de combustibles; y, por otra, a evitar la penetración de incrustaciones en las pinturas, mejorando la protección de los cascos y los costos de mantenimiento estos.

Hace presente que la preparación de los sistemas antiincrustantes se había basado, desde los años setenta, principalmente en productos metálicos biocidas contaminantes del medio ambiente marino, tales como el tributilestaño (TBT) y, especialmente, la tributilina (TBT) y la trefiniltina (TPT). El uso de estos compuestos produce daños al medio ambiente, afectando a moluscos, peces, cetáceos, focas, nutrias e, incluso, aves marinas, ninguna de las que, naturalmente, eran su objetivo.

Añade que, como respuesta a este problema, la Organización Marítima Internacional (OMI) elaboró el Convenio Internacional sobre el Control de los Sistemas Antiincrustantes Perjudiciales en los Buques (Convenio AFS), que tiene como finalidad reducir o eliminar los efectos desfavorables de algunos sistemas antiincrustantes usados extensamente como biocidas en las pinturas de protección de los cascos de buques. Este Convenio fue suscrito el 5 de octubre de 2001 y entró en vigor internacional el 17 de septiembre de 2008.

Señala, asimismo, que la OMI elaboró el texto del Convenio AFS a través del trabajo de su Comité de Protección del Medio Marino (MEPC, por sus siglas en inglés) que examinó, por primera vez, en 1988, los efectos perjudiciales de los sistemas antiincrustantes. Se iniciaba así la evaluación de las medidas para restringir el uso de TBT en los buques de navegación marítima, a fin de adoptar las acciones necesarias para controlar los efectos adversos asociados con el uso de tales compuestos en las pinturas antiincrustantes. Este Comité, durante su trigésimo período de sesiones, en 1990, y mediante la aprobación de la resolución MEPC46(30), recomendó a los Estados miembros de la organización adoptar las medidas provisionales para eliminar el uso en el casco de los buques de pinturas antiincrustantes que contuvieren TBT, mientras se consideraba la prohibición total del uso de tal composición.

Precisa, del mismo modo, que este objetivo estratégico internacional, de contar con una prohibición total y absoluta del uso de estos compuestos, se materializó con la adopción del Convenio AFS, que establece el control del contenido de los compuestos orgánicos de estaño, prohibiendo, a partir del 1 de enero de 2003, aplicar revestimientos de TBT en los buques, y a partir del 1 de enero de 2008, la obligación de eliminar dichos recubrimientos existentes en los barcos aplicados hasta antes del año 2003. Este instrumento recoge, principalmente, la realidad europea, con el decidido apoyo de los Estados Unidos de América.

En la actualidad, forman parte del Convenio AFS sobre cincuenta Estados, incluyendo la totalidad de la Comunidad Económica Europea y las principales naciones marítimas, tales como: Panamá, México, Bahamas, Chipre, Japón, República de Corea, Liberia y Australia. Por lo anterior, mantenerse excluido de sus disposiciones coloca a nuestro país al margen de las facultades que otorga la normativa internacional multilateral para excluir de sus puertos, astilleros y terminales marítimos a los buques procedentes del extranjero que aún utilicen en sus sistemas antiincrustantes, pinturas y elementos dañinos para el medio ambiente marino.

Manifiesta, asimismo, debe recordarse que en su oportunidad Chile fue uno de los países líderes en las posturas de protección del medio ambiente, con ocasión de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo (Conferencia de Río de Janeiro), de 1992, cuya Declaración, en su Capítulo 15°, establece el principio preventivo en materia de medio ambiente y, en su Capítulo 17° del programa 21, pide a los Estados que tomen medidas para reducir la contaminación causada por los compuestos orgánicos de estaño utilizados en los sistemas antiincrustantes.

Por lo anterior, estima que la aprobación por parte de nuestro país del Convenio AFS vendría a ratificar la congruencia y el compromiso de las autoridades nacionales con la protección del medio ambiente en general y, en particular, con el medio ambiente marino.

A mayor abundamiento, agrega, Chile es parte de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 1982, que obliga a los Estados Parte, en sus artículos 192 a 195, a proteger y preservar el medio marino y a tomar medidas compatibles con esta Convención para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino procedente de cualquier fuente.

Concluye, el Mensaje, destacando que actualmente existe en el mercado una amplia gama de productos sustitutos no contaminantes, con propiedades antiincrustantes amigables con el medio ambiente, que evitan la mayoría de los nocivos efectos que llevaron a la prohibición del uso de compuestos de TBT.

III.- ESTRUCTURA Y CONTENIDO DEL ACUERDO.

El Convenio AFS consta de un Preámbulo, donde las Partes señalan las razones que las llevaron a suscribirlo; de 21 artículos; y de 4 anexos. Asimismo, se tratan en él, principalmente, las materias que se señalarán a continuación.

1. Obligaciones generales

El Convenio AFS contempla tres obligaciones generales para los Estados Parte: (a) hacer plena y totalmente efectivas sus disposiciones, con el objeto de reducir o eliminar los efectos desfavorables de los sistemas antiincrustantes en el medio marino y en la salud de los seres humanos; (b) esforzarse por colaborar en su implantación, aplicación y cumplimientos efectivos; y (c) fomentar el desarrollo continuo de sistemas antiincrustantes eficaces y ecológicos. Para estos efectos, se entiende por sistema antiincrustante todo revestimiento, pintura, tratamiento superficial, superficie o dispositivo que se utilice en un buque para controlar o impedir la adhesión de organismos no deseados.

2. Ámbito de aplicación

Las normas del Convenio AFS serán aplicables a los buques con derecho a enarbolar en el pabellón de un Estado Parte; a los buques que no tengan este derecho, pero operen bajo la autoridad de un Estado Parte; y a cualquier otro buque que entre en un puerto, astillero o terminal mar adentro de un Estado Parte.

Por el contrario, el Convenio AFS no se aplicará a los buques de guerra, ni a los buques auxiliares de la armada, ni a los buques que, siendo propiedad de un Estado Parte o estando explotados por él, estén exclusivamente dedicados a servicios gubernamentales de carácter no comercial. Sin embargo, respecto a estos buques, cada Estado Parte garantizará, mediante la adopción de medidas apropiadas que no menoscaben las operaciones o la capacidad operativa de estos, que operen de forma compatible, dentro de lo razonable o factible, con la Convención AFS.

Respecto a buques de Estados que no sean Partes del Convenio AFS, las Partes de este aplicarán sus prescripciones según sea necesario para garantizar que no se otorgue un trato más favorable a tales buques.

3. Medidas de control

Para cumplir sus obligaciones, los Estados Parte prohibirán o restringirán la aplicación, reaplicación, instalación o utilización de sistemas antiincrustantes perjudiciales y tomarán las medidas efectivas para asegurarse de que los buques cumplan con dichas prescripciones. Respecto a los compuestos orgánicos de estaño que actúan como biocidas en los sistemas antiincrustantes, la medida de control será no aplicar ni reaplicar estos compuestos en los buques y/o no llevar revestimientos que formen una barrera

que impida la lixiviación de estos compuestos no autorizados que se encuentren debajo, dependiendo de los buques que se trate.

Asimismo, los Estados Partes adoptarán en su territorio las medidas pertinentes para exigir que los desechos resultantes de la aplicación o remoción de los sistemas antiincrustantes sean recogidos, manipulados, tratados y eliminados en condiciones de seguridad y de forma ecológicamente racional, para proteger la salud de los seres humanos y el medio ambiente.

4. Investigación científica y técnica

Igualmente, los Estados Partes adoptarán las medidas apropiadas para fomentar y facilitar la investigación científica y técnica sobre los efectos de los sistemas antiincrustantes, así como la vigilancia de tales efectos. A fin de promover los objetivos del Convenio, los Estados Partes deberán compartir con los otros estas actividades.

5. Inspección de buques y detección de infracciones

Todo buque al que le sean aplicables las disposiciones del Convenio AFS podrá ser inspeccionado en cualquier puerto, astillero o terminal mar adentro de una Parte, por funcionarios autorizados por esta, con objeto de determinar si cumple con el Convenio.

Si se comprueba que un buque infringe el Convenio AFS, la Parte que efectúe la inspección podrá tomar las medidas para amonestar, detener, expulsar o excluir de sus puertos al buque. En este caso, informará de ello a las respectivas autoridades de abanderamiento.

6. Infracciones

Toda infracción al Convenio AFS será penada de acuerdo a las sanciones que establezca la legislación de la Administración del correspondiente buque, independientemente de donde ocurra la infracción, de acuerdo al procedimiento establecido.

Asimismo, toda infracción dentro de la jurisdicción de una Parte, estará penada con las sanciones que a tal efecto establezca su legislación.

IV.- DISCUSIÓN EN LA COMISIÓN Y DECISIÓN ADOPTADA.

En el estudio de este Proyecto de Acuerdo la Comisión contó con la asistencia y colaboración de los señores **José Fernández Barahona**, Ministro Consejero y Subdirector de Asuntos Marítimos del Ministerio de Relaciones Exteriores, **Iván Valenzuela Bosne**, Director de la Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas, y **Javier Mardones Hennike**, Jefe de Asuntos Internacionales, ambos de la DIRECTEMAR,

quienes refrendaron los fundamentos expuestos en el Mensaje que acompaña este Proyecto de Acuerdo, efectuando una reseña acotada de sus contenidos, manifestando, en síntesis, que el presente Acuerdo tiene por objeto reducir o eliminar los efectos desfavorables de algunos sistemas antiincrustantes usados extensamente como biocidas en las pinturas de protección de los cascos de los buques. Agregaron que este Convenio suscrito el año 2001 entró en vigor internacional el 17 de septiembre de 2008.

Por su parte, las señoras Diputadas y los señores Diputados presentes, que expresaron su decisión favorable a la aprobación de este Proyecto de Acuerdo, manifestaron su concordancia con los objetivos del mismo, puesto que él manifiesta el común objetivo estratégico internacional de contar con una prohibición total y absoluta del uso de estos compuestos orgánicos de estaño. Por ello, y sin mayor debate, por **7** votos a favor, ningún voto en contra y ninguna abstención prestaron su aprobación al Proyecto de Acuerdo las señoras **Molina**, doña Andrea, y **Sabat,** doña Marcela, y los señores **Campos**, don Cristián; **Jarpa**, don Carlos Abel; **Morales**, don Celso; **Rocafull**, don Luis, y **Sabag**, don Jorge.

VI.- MENCIONES REGLAMENTARIAS.

En conformidad con lo preceptuado por el artículo 287 del Reglamento de la Corporación, se hace presente que vuestra Comisión no calificó como normas de carácter orgánico o de quórum calificado ningún precepto contenido en Proyecto de Acuerdo en informe. Asimismo, ella determinó que sus preceptos no deben ser conocidos por la Comisión de Hacienda por no tener incidencia en materia presupuestaria o financiera del Estado.

Como consecuencia de los antecedentes expuestos y visto el contenido formativo del Acuerdo en trámite, la Comisión decidió recomendar a la H. Cámara aprobar dicho instrumento, para lo cual propone adoptar el artículo único del Proyecto de Acuerdo, cuyo texto es el siguiente:

P R O Y E C T O D E A C U E R D O:

"**ARTÍCULO ÚNICO.-** Apruébase el Convenio Internacional sobre el Control de los Sistemas Antiincrustantes Perjudiciales en los Buques, suscrito en Londres, el 5 de octubre de 2001.".

Discutido y despachado en sesión de fecha 21 de abril de 2015, celebrada bajo la presidencia del H. Diputado don **Jorge Sabag Villalobos,** y con la asistencia de las Diputadas señoras **Molina**, doña Andrea, y **Sabat**, doña Marcela, y los Diputados señores **Campos**, don Cristián; **Edwards**, don José Manuel; **Flores**, don Iván; **Hernández**, don Javier; **Jarpa,** don Carlos Abel; **Morales**, don Celso; **Rocafull**, don Luis, y **Tarud**, don Jorge.

Se designó como Diputado Informante al señor **Teillier,** don Guillermo.

SALA DE LA COMISIÓN, a 21 de abril de 2015.

Pedro N. Muga Ramírez,
Abogado, Secretario de la Comisión.