MENSAJE DE S.E. LA PRESIDENTA DE LA REPÚBLICA CON EL QUE INICIA UN PROYECTO DE ACUERDO QUE APRUEBA EL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE EL CONTROL DE LOS SISTEMAS ANTIINCRUSTANTES PERJUDICIALES EN LOS BUQUES.

SANTIAGO, 03 de diciembre de 2014.-

M E N S A J E Nº 942-362/

Honorable Cámara de Diputados:

A S.E. EL PRESIDENTE DE LA H. CÁMARA DE DIPUTADOS.

Tengo el honor de someter a vuestra consideración 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.

I. ANTECEDENTES

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.

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.

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.

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 por este acto someto a vuestra aprobación, 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.

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.

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.

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.

Entonces, 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, 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.

Por último, es necesario destacar qua 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.

II. ESTRUCTURA Y CONTENIDO DEL CONVENIO

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.

En consecuencia, tengo el honor de someter a vuestra consideración, el siguiente proyecto de acuerdo.

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.".

Dios guarde a V.E.,

MICHELLE BACHELET JERIA
Presidenta de la República

HERALDO MUÑOZ VALENZUELA
Ministro de Relaciones Exteriores

JORGE BURGOS VARELA
Ministro de Defensa Nacional