



Legislatura de la Provincia de Río Negro

FUNDAMENTOS

No escapa a nadie que la Provincia de Río Negro cuenta con una legislación de avanzada en todo aquello que importe a las políticas medioambientales y manejo responsable de los recursos.

Un claro ejemplo de esto es que actualmente se está cumpliendo con los distintos pasos para conseguir la certificación de "Pesquería sustentable".

Este proyecto que es continuar en esa línea de acción no hace otra cosa que identificar sustancias y compuestos químicos que la comunidad internacional reconoce como altamente tóxicos y avanzar en la prohibición de aceptar embarcaciones que empleen las mismas, que viertan en el medio marino desechos de esta naturaleza o que de manera alguna conspiran contra el medio y su sustentabilidad en aguas de jurisdicción provincial.

Un párrafo aparte merece la prohibición del empleo de pinturas antiincrustantes con TBT en las embarcaciones ya que las mismas han sido reconocidas como altamente dañinas y perjudiciales.

Por todo lo expuesto nosotros entendemos que la prohibición del artículo 5° de la ley 1960 que dice: "toda práctica o actividad que cause depredación en los recursos pesqueros, ..." debe ser actualizada ya que el tema va mucho más allá, puesto que hoy en día el impacto ambiental sobre el mar producido por las acciones de los hombres, no sólo involucra a éste como recurso, sino también, en una visión más abarcativa que se asocia con la indisolubilidad del destino de la humanidad unida al mar.

Son muchas las acciones que en este sentido se han plasmado en convenios, acuerdos, protocolos y pactos internacionales pero también es cierto que gran parte de ellos sólo han quedado en la etapa declarativa y que para hacerse operativos tienen que contar no sólo con la adhesión de los países participantes sino que éstos deben avanzar prácticamente, es decir, por sí, o a través de sus Provincias o Estados con litorales marítimos, con legislación que ponga en valor esas declaraciones y las hagan prescriptivas.

En éste sentido es muy claro el espíritu del Convenio de Londres de 1972 y su protocolo de 1996.

Se ha convertido en un universo inmenso las acciones de los hombres que, voluntariamente o involuntariamente modifican y afectan al mar: desde los



Legislatura de la Provincia de Río Negro

vertidos accidentales; las descargas prohibidas de sustancias altamente tóxicas no sólo para la vida en el mar sino también para la vida humana a través del consumo de productos que puedan estar contaminados; las descargas de todos los desechos que hacen a las actividades que se desarrollan en el mar, directamente relacionadas con la pesca o emergentes de actividades vinculadas con el transporte de sustancias peligrosas, tóxicas o simplemente nocivas.

Para ubicarnos en contexto iniciaremos el análisis de esta problemática reflexionando sobre Agenda XXI. En la Sección II. CONSERVACION Y GESTION DE LOS RECURSOS, se alude en el capítulo XVII a la Protección de los océanos y los mares de todo tipo, incluidos los mares cerrados y semicerrados, y de las zonas costeras, y protección, utilización racional y desarrollo de sus recursos vivos.

Ya en la introducción hace referencia a los puntos críticos que deben observar los Estados signatarios, inciso a) "Ordenación integrada y desarrollo sostenible de las zonas costeras y las zonas marinas, entre ellas las zonas económicas exclusivas." Inciso b) "Protección del medio marino".

En el capítulo de "Actividades de Gestión" en el punto 17.7 se alude a la importancia de que los Estados Ribereños tomen medidas para mantener la diversidad biológica y la productividad de las especies marinas y los hábitats sujetos a su jurisdicción nacional.

Esas medidas pueden incluir, entre otras cosas, estudios de la diversidad biológica marina, inventarios de las especies en peligro, establecimiento y ordenación de zonas protegidas a apoyo a las investigaciones científicas y a la difusión de sus resultados.

En el capítulo referido a la Protección del Medio Marino, en Bases para la Acción, en el punto 17.18 dice textualmente: "La degradación del medio ambiente puede deberse a una amplia variedad de fuentes. Las fuentes terrestres representan el 70% de la contaminación marina, mientras que las actividades del transporte marítimo y el vertimiento en el mar representan el 10% cada una. Los contaminantes que suponen la mayor amenaza para el medio marino, en orden variable de importancia y en situaciones nacionales o regionales diferentes, son los siguientes: las aguas residuales, los nutrientes, los plásticos, los metales, los radio nucleidos, el petróleo y los hidrocarburos aromáticos poli cíclicos. Muchas de las sustancias contaminantes que provienen de fuentes terrestres son de interés particular para el medio marino puesto que se



Legislatura de la Provincia de Río Negro

caracterizan simultáneamente por la toxicidad, la persistencia y la bioacumulación en la cadena trófica.

No hay actualmente ningún plan mundial para hacer frente a la contaminación marina procedente de fuentes terrestres. Y prosigue en el apartado 17.20.: "La contaminación marina también es causada por el transporte marítimo y las actividades marinas. Aproximadamente 600.000 toneladas de petróleo se vierten en los océanos cada año como resultado de operaciones habituales del transporte marítimo, accidentes y descargas ilegales".

No obstante la importancia de lo manifestado hasta aquí el punto 17.21 es central en cuanto a nuestro proyecto: "Para prevenir la degradación del medio marino será más útil una estrategia de precaución que de reacción. Ello requiere, entre otras cosas, la adopción de medidas de precaución, evaluaciones del impacto ambiental, técnicas limpias de producción, reciclado, auditorías ambientales y reducción al mínimo de los desechos, construcción y mejoramiento de las instalaciones para el tratamiento de las aguas residuales, criterios de ordenación cualitativos para la manipulación correcta de sustancias peligrosas y un enfoque amplio de los efectos nocivos procedentes del aire, la tierra y el agua. Todo marco de ordenación debe comprender el mejoramiento de los asentamientos humanos en las costas y la ordenación y el desarrollo integrados de las zonas costeras".

La preocupación por el medio ambiente tiene su continuidad en el punto 17.30: "Los Estados, actuando a nivel individual, bilateral, regional o multilateral y dentro del marco de la OMI y de otras organizaciones internacionales competentes, regionales o mundiales, según proceda, deberán evaluar la necesidad de tomar medidas adicionales para hacer frente a la degradación del medio marino". En el inciso iii) dice: "Cooperar en la vigilancia de la contaminación marina ocasionada por buques, especialmente por descargas ilegales (por ejemplo, mediante la vigilancia aérea) e imponer en forma más rigurosa el cumplimiento de las disposiciones sobre descargas del Convenio MARPOL."

La Agenda XXI abunda en muchas más consideraciones que no abordaremos aquí por considerar que el sentido de inclusión de esta normativa en lo que marca la Agenda XXI está holgadamente cumplido.

Ahora sí es necesario rescatar dos elementos fundamentales, por un lado la adhesión de nuestro país a la Agenda XXI, destacándose que para ello se ha puesto un equipo de calificados profesionales a trabajar en las distintas comisiones en que ésta está dividida, como asimismo



Legislatura de la Provincia de Río Negro

la participación de numerosas organizaciones no gubernamentales que están íntimamente comprometidas con los objetivos perseguidos.

Por otro lado analizar someramente lo que dice la ley nacional 24.922. (Régimen Federal de Pesca). En su capítulo VII. Conservación, Protección y Administración de los Recursos Vivos Marinos. En el artículo 21 dice: "La Autoridad de Aplicación determinará los métodos y técnicas, equipos y artes de pesca prohibidos. Quedan especialmente prohibidos en todos los espacios marítimos bajo jurisdicción Argentina, los siguientes actos: "... inciso d) Transportar explosivos o sustancias tóxicas en las embarcaciones; e) Arrojar a las aguas sustancias o detritos que puedan causar daño a la flora y fauna acuáticas. G) Toda práctica o actos de pesca que causen estragos, sobrepesca o depredación de los recursos vivos del medio acuático; j) La introducción de flora y fauna acuáticas exóticas sin autorización previa de la autoridad competente; o) Realizar toda práctica que atente contra la sustentabilidad del recurso pesquero y contra las prácticas de pesca responsable, de acuerdo con lo que determine la Autoridad de Aplicación en consenso con el Consejo Federal Pesquero".

Esto nos remite a establecer que más allá de los convenios que ha suscripto la República Argentina en su ley-marco de pesca ya se preveía la conducta a adoptar frente al manejo responsable del recurso pesquero y toda la actividad marítima.

Ahora que está explicitado nuestro proyecto en el contexto de lo que bien podemos llamar políticas pesqueras racionales y sustentables es muy importante detenemos a analizar el sentido medioambiental de la norma.

Cada vez está más difundida la idea de que así como el siglo XIX se lo llamó el siglo de la codificación de los derechos civiles, el siglo XXI será, a no dudarlo el siglo de la codificación del derecho ambiental y decimos esto porque a medida que crece la preocupación en el mundo por el destino del planeta y sobre todo, qué mundo les dejaremos a las generaciones futuras, se aprecia la tremenda complejidad del derecho ambiental como la expresión equilibrante de las acciones de los hombres.

El verdadero obstáculo que se nos presenta para abordar este tema es la visión maniquea que algunos pretenden imponer para tratar de enfrentarnos en una arena inexistente. Aclarémoslo.



Legislatura de la Provincia de Río Negro

Inmediatamente al hablar de protección, resguardo, restricción, control ambiental se anatematiza como si lo que se persiguiera fuera generar políticas de control que atenten contra el libre desenvolvimiento de los mercados para que actúen como reguladores "naturales" de las tensiones, así, supuestamente quienes suscriben a regulaciones estarían en contra del desarrollo económico y todos sus emergentes.

De forma tal, en el mundo actual, hablar de desregulación es una visión propia de los países desarrollados, aunque paradójicamente es del seno de estos países que han nacido las más firmes expresiones ambientalistas a escala mundial.

Así es que partiendo de esta premisa podemos decir que en muchos países la legislación ambiental no existe o no se la aplica. En cualquier caso, dos lecciones pueden extraerse del fenómeno desregulador. La primera de ellas es que la legislación ambiental no debe ser excesivamente ambiciosa, pues existe el peligro de que la misma sea considerada un freno al desarrollo económico.

La preservación del medio ambiente debe concebirse como una conquista gradual o por etapas para que de esa forma sea asimilada y asumible por la sociedad y por los factores de la producción. A largo plazo puede ser una mejor estrategia un compromiso realista que la prohibición absoluta. Un nivel elevado de protección puede ser sólo un espejismo en el camino hacia el objetivo constitucional de un medio ambiente adecuado al desarrollo de la persona. La segunda lección es un aviso frente a los peligros del aventurerismo en la política legislativa ambiental de cualquier signo.

Podríamos decir sin lugar a equivocarnos que el párrafo anterior toma su sentido si nos atenemos a la necesidad de articular lo prescripto en el artículo 41 de la Constitución Nacional por un lado y las exigencias de una economía, que nos guste o no, está globalizada y sujeta a variables que casi nunca controlamos.

De todos modos el imperio de una legislación ambiental determina que las decisiones de la Administración son controlables. Son muchos los ejemplos de actuaciones de la Administración en las que existe una amplia discrecionalidad. Pero como bien dice el Profesor Jesús Jordano Fraga "Discrecionalidad no significa arbitrariedad. Por eso es que son predicables las técnicas de control sobre las decisiones de la Administración con incidencia en el medio ambiente".

Al respecto podemos citar la ley 24.051 de Residuos Peligrosos donde son clarísimas las directivas y



Legislatura de la Provincia de Río Negro

las restricciones en cuanto al manejo de residuos peligrosos como así también sustancias tóxicas o peligrosas para la salud humana y el medio ambiente. En su artículo 2 dice: "Será considerado peligroso, a los efectos de esta ley, todo residuo que pueda causar daño, directa o indirectamente, a seres vivos o contaminar el suelo, el agua, la atmósfera o el ambiente en general".

La ley 25.679 y sus anexos que se refieren a la creación del Consejo Federal del Medio Ambiente (COFEMA) como organismo permanente para la concertación y elaboración de una política ambiental coordinada entre los Estados miembros, ya en el apartado 3 del artículo 2° dice: "Formular políticas de utilización conservante de los recursos del medio ambiente".

Entrando en el terreno de las políticas regionales cabe citar la ley 25.841 que ratificó el Acuerdo Marco sobre Medio Ambiente del MERCOSUR. En su artículo 6°, en el inciso g) dice: "Promover la adopción de políticas, procesos productivos y servicios no degradantes del medio ambiente".

En todos los instrumentos legislativos mencionados se hace hincapié en las prevenciones sobre el empleo, transporte, uso, transformación o cualquier tipo de manipulación que se haga de aquellas denominadas sustancias peligrosas y que actualmente cuentan con consenso internacional ya que la demostración de su peligrosidad ha sido compartida por grupos de científicos internacionales que han actuado interdisciplinariamente.

De lo dicho se desprende como lógico y natural que se tome como base en la enunciación de aquellas sustancias peligrosas para el medio ambiente las que se han descripto en el Convenio de Londres de 1972 y su Protocolo de 1996 y sus anexos.

Un punto muy importante en cuanto a la puesta en marcha de políticas racionales, sustentables, ecológicas y protectoras del medio ambiente en todo lo relacionado al mar, es el capítulo de las pinturas antiincrustantes con TBT (Tributil estaño) con que se cubre el exterior de los barcos que están en contacto permanente con el agua.

Esto está asociado al hecho de la gran cantidad de micro y macro organismos que se adhieren al casco del barco.

Las embarcaciones sufren un proceso de colonización por parte de algas, moluscos y otros organismos



Legislatura de la Provincia de Río Negro

marinos que acaba deteriorando el casco, haciendo el tránsito más lento e incrementando los costos de combustible. Las pinturas antiincrustantes (del inglés, *antifouling*) que se aplican al casco de las embarcaciones, para impedir este proceso, contienen muchos compuestos tóxicos no degradables, entre ellos, el Tributil estaño (TBT), un biocida muy agresivo que se acumula en los sedimentos, en particular en áreas con mucho movimiento de embarcaciones y bajo intercambio de agua como puertos, contaminando el ambiente marino cuando se libera a partir de las pinturas. Las pinturas antifouling con TBT han sido prohibidas por el Tratado de la Organización Marítima Internacional (OMI) desde enero del 2003, por los perjuicios que provoca en la fauna marina.

En Europa, la legislación limita el uso de pinturas con TBT para barcos mayores de 25m de eslora, aunque esta reglamentación no siempre se cumple. El TBT provoca alteraciones en el sistema endocrino de los moluscos marinos, dañando, además, su sistema inmunitario. Este biocida se dispersa ampliamente por el medio marino, y se ha encontrado en los tejidos de cetáceos (ballenas), focas, nutrias marinas y aves marinas de todo el mundo. En los diferentes estudios de imposex en el mundo, la selección de la especie bioindicadora ha sido un tema importante; las especies seleccionadas como indicadoras de polución por TBT presentan algunas características que favorecen su elección: a) tienen una amplia distribución geográfica, b) son comunes y fácilmente encontradas e identificadas, c) sus huevos son dejados en cápsulas conspicuas, que sobreviven durante un largo periodo y por lo tanto, constituyen en excelente marcador de la actividad reproductiva, d) son sensibles al TBT y manifiestan imposex. Debido a estas condiciones, una población puede ser considerada como compuesta por muchos enclaves o grupos pequeños aislados de individuos que se reproducen entre sí. El grado de imposex exhibido por cada enclave particular puede ser usado como una medida de la respuesta a la contaminación local por TBT. Los científicos hallaron las primeras pruebas de TBT en las ostras. En la Bahía de Arcachon, en la costa oeste de Francia, la contaminación ocasionada por los botes se vinculó a un alto índice de mortalidad de larvas de ostras durante la década del 70' y a graves deformaciones en las conchas de ejemplares adultos. En la costa sudoeste de Inglaterra, el envenenamiento por TBT se relacionó con el declive de la población de caracol púrpura (*Nucella lapillus*) en la década del 80'. Los estudios realizados mostraron que las hembras habían experimentado el fenómeno conocido como imposex, tras el envenenamiento por TBT: las hembras desarrollaron órganos sexuales masculinos y, dependiendo de la concentración de TBT, algunas alcanzaron grados variables de esterilidad. En el año 2000 se encontró por primera vez en nuestro país un foco de imposex en las cercanías de Mar del Plata. A partir de ese momento, se



Legislatura de la Provincia de Río Negro

comenzaron a hacer muestreos preliminares en otros sitios del litoral Atlántico, hallándose nuevos focos de imposex. Investigadores del Instituto de Biología Marina Almirante Storni de San Antonio Oeste, junto a un reconocido investigador español, el Dr. José María Ruiz, han estudiado el ciclo de TBT en ambientes costeros y las transformaciones importantes en el ambiente. De estos estudios se desprende que aún cuando el TBT sufre transformaciones en el ambiente, el cambio anatómico que ha tenido lugar en las hembras afectadas no sería reversible y, en casos como *N. lapillus*, la recuperación de las poblaciones afectadas por imposex pudo realizarse únicamente a expensas de la incorporación de nuevos jóvenes inmigrantes provenientes de sitios menos contaminados. Los efectos adversos del TBT en la cría de ostras llevaron a que Francia prohibiera, en 1982, la utilización de este tóxico en barcos menores de 25m. En 1998, Estados Unidos y Reino Unido adoptaron también la prohibición y en 1990 lo hicieron muchos países europeos.

De todos modos es pertinente para que se esclarezca el sentido universal del problema que representa el uso de pinturas antiincrustantes con TBT los pasos que ha dado la comunidad internacional en la búsqueda de una legislación global.

Se puede decir que el análisis serio de esto se inició en el seno del Comité de Protección del Medio Marino (CPMM) de la OMI (Organización Marítima Internacional) en 1988, cuando la Comisión de París solicitó a la OMI que estudiase la necesidad de elaborar medidas en el marco de los instrumentos jurídicos pertinentes para limitar el uso de los compuestos de TBT en los buques de navegación marítima.

Para entonces había pruebas inequívocas a escala mundial de que el TBT y otros compuestos de organoestaño eran perjudiciales para los organismos acuáticos y varios países ya habían adoptado medidas a título individual o en el marco de acuerdos regionales con el fin de reducir los efectos perjudiciales de las pinturas antiincrustantes a base de TBT. No obstante, estaba claro que sería necesario establecer medidas internacionales para regular el uso de las pinturas antiincrustantes, y en abril de 1990, en el Tercer Simposio Internacional sobre el organo estaño, celebrado en Mónaco, se reconoció que la OMI era el órgano apropiado para llevar a cabo esa tarea.

En 1990, en su 30° período de sesiones, el CPMM adoptó la resolución MEPC.46(30) sobre Medidas para contrarrestar los posibles efectos adversos del empleo de compuestos de TBT en las pinturas antiincrustantes. En dicha resolución se recomienda a los gobiernos que adopten medidas para eliminar el empleo de pinturas antiincrustantes que



Legislatura de la Provincia de Río Negro

contengan compuestos de TBT en los buques de eslora inferior a 25 mts. y cuyo casco no sea de aluminio, y eliminar el empleo de pinturas antiincrustantes cuya tasa media de lixiviación sea superior a 4 microgramos de TBT por cm² y por día. Se esperaba que estas recomendaciones fueran medidas provisionales hasta que la OMI pudiese estudiar una posible prohibición total de los compuestos de órgano estaño en las pinturas antiincrustantes para los buques.

En las zonas donde se prohibió el uso de pinturas antiincrustantes en los buques de menor tamaño, se registró un descenso de la contaminación por TBT, con la recuperación de crecimiento anormal de las conchas de las ostras y el descenso de los casos de imposexo en el caracol púrpura.

A partir de 1990, el CPMM de la OMI recibió los resultados de un estudio de control del TBT, que confirmaron la toxicidad de los compuestos de TBT en los organismos marinos. El Comité también recibió la información sobre otros sistemas antiincrustantes existentes, la cual incluía datos sobre su efectividad y el riesgo que éstos presentan para el medio acuático.

En su 38° período de sesiones, celebrado en 1996, el CPMM estableció un grupo de trabajo por correspondencia para que estudiase las cuestiones pertinentes. Las conclusiones principales, basadas en las observaciones de los 12 países y cuatro organizaciones no gubernamentales participantes, se presentaron al Comité en su 41° período de sesiones, celebrado en abril de 1998.

- La mayoría apoyó la aplicación del "Planteamiento preventivo", que se basa en la idea de que en el caso de que existan dudas acerca del perjuicio de cierto producto o acción en el medio, no se deberá proseguir con ninguno de ellos. El énfasis debe estar en probar que algo no es perjudicial en absoluto.
- Pese a que muchos países no vieron la necesidad de buscar más pruebas relativas a los efectos perjudiciales del TBT, es necesario realizar otros estudios más a fondo de los efectos perjudiciales de los sistemas antiincrustantes en el medio marino para centrar la atención sobre este problema y aumentar la concientización.
- Se debe fomentar la elaboración de otros sistemas antiincrustantes menos perjudiciales; antiincrustantes biológicos, mecanismos antiadherentes, sistemas



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

antiincrustantes electroquímicos y métodos de limpieza.

- Se debe demostrar que esos otros sistemas son mucho menos perjudiciales para el medio marino que el TBT.
- Se deben elaborar criterios para evaluar las sustancias y/o métodos utilizados como sistemas antiincrustantes; por ejemplo: toxicidad, eficacia y tasa de desprendimiento de las toxinas.
- El sector industrial dispone de métodos propios para decidir si es conveniente producir y comercializar un producto, teniendo en cuenta la reglamentación nacional e internacional existente sobre salud, seguridad y medio ambiente.
- Se necesitan medidas provisionales antes de proceder a una prohibición total de los sistemas antiincrustantes que contienen TBT. Dichas medidas podrían consistir en: limitar inicialmente los sistemas antiincrustantes a base de TBT a los buques de mayor tamaño; prohibir los sistemas a base de TBT en los buques con una frecuencia de entrada en dique seco igual o inferior a 2,5 años; imponer restricciones para categorías específicas de buques, como buques de pesca, equipos de dragado, equipos de mar adentro y buques que naveguen en zonas marítimas particularmente sensibles.
- Habrá que elaborar medidas a largo plazo a fin de poder llevar a cabo una prohibición completa del TBT e impedir que otros sistemas antiincrustantes perjudiciales entren en el mercado.
- Se precisan medidas obligatorias para reducir y finalmente eliminar el uso de los sistemas antiincrustantes que contienen compuestos de organo estaño y de otras sustancias o sistemas antiincrustantes perjudiciales que dañan el medio de cualquier otro modo. Dichas medidas deberán ser de carácter obligatorio para evitar la competencia desleal y deberán recibir todo el apoyo necesario.
- Debe elaborarse urgentemente un instrumento que contenga las medidas obligatorias para los sistemas antiincrustantes, teniendo en cuenta la aplicación y aplicabilidad de tales medidas. El control y la aplicación pueden establecerse en parte con la certificación de los sistemas antiincrustantes



Legislatura de la Provincia de Río Negro

aprobados y a partir de la descripción detallada del producto.

Tras deliberaciones, el CPMM acordó en su 41° período de sesiones, celebrado en abril de 1998, establecer un grupo de trabajo en su 42° período de sesiones, que se celebraría a finales de ese mismo año, para comenzar la labor de redactar la reglamentación obligatoria con el fin de eliminar progresivamente, y finalmente prohibir, el uso de los sistemas antiincrustantes tóxicos que contienen compuestos de organoestaño como el TBT.

En su 42° período de sesiones celebrado en noviembre de 1998, el CPMM aprobó un proyecto de Resolución de la Asamblea que incluye la fecha límite del año 2008 para la prohibición completa de los compuestos de organoestaño utilizados como biocidas en los sistemas antiincrustantes destinados a los buques.

El proyecto de resolución, elaborado por el Grupo de Trabajo que se reunió durante el 42° período de sesiones del CPMM, se presentará a la 21° Asamblea de la OMI, que se celebrará en noviembre de 1999. En dicho proyecto de resolución la OMI "insta al Comité de Protección del Medio Marino a que adopte las medidas necesarias para elaborar de forma rápida un instrumento jurídicamente vinculante a escala mundial con el fin de resolver la cuestión de los efectos perjudiciales de los sistemas antiincrustantes utilizados en los buques". Además la OMI "decide que el instrumento de carácter mundial que elabore el Comité de Protección del Medio Marino debería garantizar la prohibición a escala mundial de la aplicación en los buques de compuestos organoestánicos utilizados como biocidas en los sistemas antiincrustantes en los buques, el 1 de enero de 2003 a más tardar, y la prohibición completa de la presencia en los buques de compuestos organoestánicos utilizados como biocidas en los sistemas antiincrustantes, el 1 de enero de 2008 a más tardar".

El grupo de trabajo también comenzó a estudiar la estructura básica del instrumento jurídico propuesto, así como el modo de evaluar otros sistemas antiincrustantes. El Grupo acordó que el instrumento jurídico de carácter mundial elaborado por la OMI deberá ser jurídicamente vinculante a escala mundial a fin de garantizar una solución equitativa que evite una distorsión de la competencia en los sectores del transporte marítimo, la construcción naval y la reparación de buques en todo el mundo.

Al debatir la metodología para evaluar otros sistemas antiincrustantes, el Grupo reconoció la necesidad de evaluar las distintas opciones basándose en



Legislatura de la Provincia de Río Negro

factores ambientales, y concluyó que no sería apropiado elaborar criterios de rendimiento o eficacia para los sistemas antiincrustantes en la OMI, ya que dicha cuestión la pueden resolver mejor las presiones del mercado.

De esta forma se arribó a la Asamblea anual de 1999 con un proyecto de resolución sobre "Sistemas Antiincrustantes Utilizados en los Buques" que entre otras medidas proponía que de acuerdo al capítulo 17 del Programa 21 de la Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo "se pide a los Estados que tomen medidas para reducir la contaminación causada por los compuestos organoestánicos utilizados en los sistemas antiincrustantes". Asimismo avanza en una decisión fundamental como es que el instrumento de carácter mundial que elabore el Comité de Protección del Medio Marino deberá garantizar la prohibición a escala mundial de la aplicación en los buques de compuestos organoestánicos utilizados como biocidas en los sistemas antiincrustantes, el 1 de enero de 2003 a más tardar, y la prohibición completa de la presencia en los buques de compuestos organoestánicos utilizados como biocidas en los sistemas antiincrustantes, el 1 de enero de 2008 a más tardar.

En otro orden de cosas a los Gobiernos Miembros a que animen a los sectores industriales a que continúen desarrollando, probando y usando; como cuestión de gran prioridad, sistemas antiincrustantes que no tengan efectos adversos sobre las especies no destinatarias y no degraden por lo demás el medio marino, también que contemplen los intereses comerciales para que se arribe a una situación de equilibrio de los distintos sectores involucrados, tomando como premisa para ello que los Estados Miembros sigan promoviendo las investigaciones científicas y técnicas sobre los efectos de los sistemas antiincrustantes en el medio ambiente.

En nuestro país, dado el permanente desarrollo de actividades náuticas, en pro del cuidado del ambiente acuático, la Prefectura Naval Argentina, contribuye a la protección del medio ambiente legislando normas sobre prevención y lucha contra la contaminación- Ordenanza N° 4/98 (DPMA) tomo 6. Aún cuando Argentina suscribió el convenio que indica que a partir del 2003, ningún barco podrá navegar si tiene TBT en la pintura de sus cascos, muchas de las actividades que se desarrollan (pesca, turismo, acuicultura) podrían verse afectadas por el no cumplimiento de normativas ambientales. La certificación de zonas de producción y de alta calidad ambiental se ha transformado hoy en una herramienta fundamental para la comercialización de productos del mar.

El cumplimiento de los estándares de calidad exigido por países desarrollados es reconocido como un



Legislatura de la Provincia de Río Negro

requisito importante para la generación de riquezas y productos.

Un equipo de investigadores (Biólogos y estudiantes) pertenecientes al Instituto de Biología Marina Almirante Storni-IBMP, Universidad Nacional de la Plata y Centro Nacional Patagónico-CENPAT/CONICET, se encuentra en la actualidad desarrollando estudios sobre las poblaciones de *B. globulosum* de Península Villarino y la Bahía San Antonio (en proximidades del muelle pesquero) para determinar algunas de las características bioecológicas de estas poblaciones (composición de sexos y tallas, determinación de edad y crecimiento y descripción del ciclo reproductivo). Asimismo, se iniciaron los monitoreos de sedimentos y carne de caracoles, para realizar los análisis químicos para la determinación de TBT, actividad que se desarrollará en el laboratorio de FUNBAPA. En virtud de los convenios de biodiversidad (firmado por Argentina el 12/06/92 y ratificado el 22/11/94) y del tratado de la OMI ("Convenio Internacional para el Control de los Sistemas Anti-incrustantes Nocivos en Barcos", al que Argentina adhirió), y considerando que la protección del medio acuático requiere del desarrollo de una conciencia colectiva, debiendo establecerse, entre otras cosas, criterios uniformes para preservar la calidad de las aguas y de la biota que en ellas habita, y que nada de esto tendrá sentido sino se culmina en la sanción de una norma que avale el cumplimiento del Convenio de OMI (Organización Marítima Internacional) para que ningún barco que contenga pintura con TBT en sus cascos transite vías navegables de la Costa Atlántica Argentina. En este sentido, la Provincia de Río Negro se ha puesto a la cabeza en la protección del medio ambiente en cuanto a la explotación racional de su recurso pesquero ya que cuenta con una norma que la habilita para solicitar la certificación de pesquería sustentable, esto es un hecho sin precedentes en nuestro país y en Sudamérica. Obviamente el presente proyecto se inscribe en conformar un universo legislativo que progresivamente vaya abarcando y adaptando la totalidad de las actividades del hombre en el Golfo de San Matías a lo que es una verdadera Política de Estado. Es en este sentido que se propone la incorporación del tema "Adecuaciones ecológicas y Ambientales". Para ello abordamos los contenidos del Convenio de Londres de 1972 y su protocolo de 1996 que oportunamente fuera ratificado por nuestro país, a través de la ley 21.497. Además solicitamos se ponga en marcha la aplicación del "Convenio Internacional para el Control de los Sistemas Anti-incrustantes Nocivos en Barcos".

Por ello.

AUTOR: Ricardo Spoturno



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

FIRMANTE: Alfredo Lassalle



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

**LA LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DE RIO NEGRO
SANCIONA CON FUERZA DE
L E Y**

Artículo 1°.- Se deroga el texto del artículo 5° de la ley 1960 y todos sus incisos. El mismo se reemplazará por el siguiente texto:

"Queda prohibida en el ámbito de la "Reserva Pesquera de la Provincia de Río Negro" toda práctica o actividad que cause depredación en los recursos pesqueros, como asimismo toda actividad que por sus características generen un impacto ecológico y ambiental negativo que sin perjuicio de lo que establezca la reglamentación respectiva, tendrá que atenerse a lo siguiente:

- a) Verter en las aguas de jurisdicción provincial cuerpos o sustancias líquidas, sólidas o gaseosas, sean éstas químicas, biológicas o de cualquier otra naturaleza que pudieran dañar al ecosistema.
- b) Se entiende por "verter" toda evacuación deliberada en las aguas de desechos u otras materias efectuada desde embarcaciones, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar, asimismo todo hundimiento deliberado en aguas de la jurisdicción provincial de buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar.
- c) Se entiende por desechos y/u otras materias potencialmente dañinas para el ecosistema todas las sustancias incluidas en el Convenio de Londres y su Protocolo de 1996, a saber:
 - 1. Compuestos orgánicos halogenados.
 - 2. Mercurio y compuestos de mercurio.
 - 3. Cadmio y compuestos de cadmio.
 - 4. Plásticos persistentes y demás materiales sintéticos persistentes, tales como redes y cabos, que puedan flotar o quedar en suspensión en el mar de modo que puedan obstaculizar



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

materialmente la pesca, la navegación u otros usos legítimos del mar.

5. Petróleo crudo y sus desechos, productos refinados del petróleo, residuos de la destilación del petróleo y cualesquiera mezclas que contengan esos hidrocarburos, cargados a bordo con el propósito de verterlos.
6. Desechos radiactivos u otras materias radiactivas.
7. Materiales de cualquier forma (por ej. sólidos, líquidos, semilíquidos, gaseosos o vivientes) producidos para la guerra química y biológica.
8. Con la excepción del apartado 6, los párrafos precedentes no se aplicarán a sustancias que se transformen rápidamente en el mar en sustancias inocuas mediante procesos físicos, químicos o biológicos, siempre que:
 - i) No den mal sabor a la carne de los organismos marinos comestibles, o
 - ii) No pongan en peligro la salud del hombre o de los animales domésticos.

Asimismo quedarán incluidos en esta prohibición los desechos que contengan cantidades importantes de las siguientes materias:

Arsénico	}	y sus compuestos
Berilio		
cobre		
cromo		
níquel		
plomo		
vanadio		
cinc		

compuestos orgánicos de silicio
cianuros
fluoruros
pesticidas y sus subproductos.

9. Las disposiciones del artículo 5° no se aplicarán' cuando sea necesario salvaguardar la seguridad de la vida humana o de buques,



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar, en casos de fuerza mayor debidos a las inclemencias del tiempo o en cualquier otro caso que constituya un peligro para la vida humana o una amenaza real para buques, aeronaves, plataformas u. otras construcciones en el mar, si el vertimiento parece ser el único medio para evitar la amenaza y si existe toda probabilidad de que los daños emanantes de dicho vertimiento sean menores que los que ocurrirían de otro modo. Dicho vertimiento se llevará a cabo de forma que se reduzca al mínimo la probabilidad de que se ocasionen daños a seres humanos o a la vida marina y se pondrá inmediatamente en conocimiento de la autoridad de aplicación.

d) Los alcances de los incisos a), b) y c) comprenderán:

1. Por "embarcaciones y aeronaves" se entiende los vehículos que se mueven por el agua o por el aire, de cualquier tipo que sean. Esta expresión incluye los vehículos que se desplazan sobre un colchón de aire y los vehículos flotantes, sean o no autopropulsados.
2. Embarcaciones y aeronaves matriculados en la República Argentina o que ostenten su pabellón.
3. Embarcaciones y aeronaves que carguen en territorio nacional o en sus aguas territoriales materias destinadas a ser vertidas.

Si existiese alguna duda sobre si una sustancia es inocua, la autoridad de aplicación será la autorizada para entender en el tema y su decisión será inapelable".

Artículo 2°.- Se incorpora el artículo 5° bis:

"Se prohíbe en las aguas de jurisdicción provincial, el tránsito de embarcaciones de cualquier tipo que contengan en sus cascos pinturas antiincrustantes con TBT, sus derivados o compuestos que contengan TBT. Sin perjuicio de lo que establezca la reglamentación correspondiente, la prohibición se atenderá a lo siguiente:

- a) La prohibición alcanzará a barcos que no desarrollando sus actividades específicas, fondeen o atraquen en los puertos de la jurisdicción



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

provincial.

- b) Para el caso de embarcaciones en emergencia será la autoridad de aplicación la que establecerá los criterios a seguir mientras dure la emergencia.
- c) Para el caso de embarcaciones que tengan su apostadero en, puertos de la jurisdicción provincial, la limpieza de los mismos y su posterior pintado deberán hacerse en instalaciones adecuadas, reparadas y especialmente que contengan medidas de seguridad que garanticen que el viento no llevará hacia el mar o desparramará los desechos conteniendo pinturas antiincrustantes con TBT.
- d) Lo expuesto en los incisos a), b) y c) se encuadrará en lo que dispongan la Prefectura Naval Argentina y la Dirección de Pesca de la Provincia de Río Negro, con acuerdo con el municipio de San Antonio Oeste en el caso de situaciones planteadas en el puerto de San Antonio Oeste.

Artículo 3°.- Una vez sancionada la presente ley, el Poder Ejecutivo Provincial, por sí o a través de quien determine, establecerá un plazo para informar y concientizar a todos los actores sociales y económicos que, de manera directa o indirecta queden comprendidos en los artículos 5° y 5° bis de esta ley, principalmente a quienes por su actividad comercial deban contratar los servicios de grandes cargueros de distintas nacionalidades.

Artículo 4°.- No obstante lo preceptuado en el artículo anterior, la autoridad de aplicación, por sí o por quien ella determine, durante el período de información y concientización podrá realizar inspecciones a todos los barcos que transiten, fondeen o realicen cualquier tipo de actividad en la jurisdicción de la Provincia de Río Negro con el objeto de determinar si tienen pintura antiincrustantes con TBT o compuestos de él.

A efectos de dicha inspección la autoridad de aplicación elaborará un registro que servirá de antecedente para futuras actuaciones, una vez finalizado el período establecido en el artículo 3°.

Artículo 5°.- A partir del año de sancionada la presente, lo preceptuado en los artículos 5° y 5° bis de la ley 1960 serán objeto de análisis en el Capítulo "Infracciones" de dicha ley para que la autoridad de aplicación reglamente su



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*
inobservancia.

Artículo 6°.- De forma.