



Dr. Ricardo Javier Alvarez.

*Abogado, Egresado de la Universidad de Buenos Aires, en Abril de 1985.

Titular de Estudio Alvarez & Asociados (Maritime Lawyers) desde 1998.

WWW.ALVAREZMAR.COM.AR

INFO@ALVAREZMAR.COM.AR

Reconquista 887, Piso 2

Ciudad de Buenos Aires – Argentina

Tel. / Fax (0054 11) 4311 – 4261 / 4313-2274 / 4313 4734

ESPECIALIZACION PROFESIONAL:

- Derecho Marítimo y de la Navegación.
- Derecho Portuario.

MEMBRESIAS:

- Vicepresidente, por la Rama Argentina, del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo
- Miembro Asesor Legal en Transportes e Infraestructuras de la Bolsa de Comercio de Rosario.
- Miembro Titular de la Asociación Argentina de Derecho Marítimo.
- Representante del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo ante el Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay Paraná (CIH).
- Miembro de AIPPYC (Asociación Internacional de Profesionales de Puertos y Costas). Asesor Legal en navegación, Puertos e Infraestructuras

Estudios de Posgrado.

* Fletamentos Carga General, Instituto Marítimo Español, Madrid – España. Maestría año 2006

PUBLICACIONES:

A – **Autor. Libro “Los Peligros del Mar en el Derecho Marítimo “Editorial Ad.Hoc. año 2007**

B – **Participante. Libro “Problemas Actuales del Derecho Marítimo en la Argentina “Editorial Quórum, año 2004**

DOCENCIA:

Profesor Legislación Portuaria en la Escuela de Ingeniería Portuaria de la UBA desde año 2004.

¿Intervención del Sector Privado en la Respuesta al derrame de Hidrocarburos y Sustancias Nocivas en el Río de la Plata.-

Por el **Dr. Ricardo Javier Alvarez** (Vicepresidente por Argentina del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo)

1) Hipótesis de derrame en el Río de la Plata

- a) No es secreto para nadie, que la crisis energética de magnitud por la que atraviesa la región, trae aparejado el incremento de las importaciones en nuestra región de hidrocarburos, fuel oil, petróleo (con sus derivados) y gas licuado, por vía marítima y fluvial. Evidentemente, tal situación potencia la posibilidad de un derrame en nuestros puertos ríos y mares..
- b) La Ordenanza 13/98 de la R.A, fija la Ruta del Petróleo, y la forma en la cual los buques tanques deben navegar en relación a la costa. No olvidemos que la misma abarca desde el Río de la Plata hasta la Provincia de Santa Cruz. Tal norma, está previendo una hipótesis de derrame en todo el recorrido descrito.
- c) El Río de la Plata, es la zona estratégica de alijes y la de mayor congestión de buques tanques transportando hidrocarburos y sustancias nocivas, que además tiene la particularidad de unir las costas de los dos países (Argentina y Uruguay). Por ello, es tipificada como el lugar de mayor peligro de derrame en nuestra región.
- d) La aparición rutilante del Biodiesel, las plantas productoras y almacenadoras en los puertos – sobre todo en Paraná up-river -, y la necesidad de su exportación, se suma a las posibilidades de derrame en los Rios de la Plata, Paraná y Uruguay, ya que muchos de tráficos que antes sólo se dedicaban a la exportación de granos y aceites, ahora han ampliado sus operaciones al biodiesel.
- e) También se ha transformado en un clásico el tráfico de barcazas tanques de hidrocarburos de subida y bajada por la Hidrovía Paraguay-Paraná, a fin de cubrir las necesidades del Norte Argentino, Paraguay, Bolivia y Brasil. Este tráfico se transforma en el tercer o cuarto producto más importante en el transporte por la hidrovía, junto a la soja y el mineral de hierro. El mercado está demandante y se suman convoyes de barcazas para favorecer la tendencia de esta carga, con el consiguiente peligro de derrame en una hidrovía que se avizora superpoblada a futuro.
- f) En materia de Puertos, el de Montevideo es un punto logístico de extraordinaria significación, pues en su concepción de “puerto libre” y su posición geográfica es la salida directa al océano atlántico para los buques de subida o bajada que navegan hacia el Norte del litoral marítimo del Cono Sur de América, y el de Buenos Aires incluyendo a Dock Sud y su dársena de inflamables, representan lugares neurálgicos del Río de la Plata, que demandan una mayor protección.
- g) En el Uruguay, específicamente la zona del centro de Punta del Este y el lugar donde se ubica la Boya de ANCAP próxima a José Ignacio, representan lugares centrales para el turismo internacional de la región, por lo que un episodio mal manejado, puede ser una catástrofe ecológica y económica.

- h) Otras hipótesis de derrame son las sustancias nocivas y potencialmente peligrosas en Puertos, que están en demanda creciente en nuestra región, por su carga y descarga, entre ellas los puertos del Río Uruguay.

2) *Los escenarios del derrame: Navegación y Puertos.*

Las hipótesis de derrame de hidrocarburos y SPP que se manejan a los efectos de su previsión, las encontramos en navegación o en puertos.

En navegación, son propias las colisiones entre buques o abordajes, las varaduras en lugares de difícil acceso o como consecuencias de los malos tiempos, los problemas eléctricos del buque que pueden provocar el corte de la energía a bordo o los problemas de máquinas y timón, que pueden dejar sin gobierno al buque.

Mientras que en los puertos, los casos más usuales se refieren a la rotura o desacople de mangueras de carga y/o descarga, el desborde de tanques, choques de buque contra muelles, y en general a situaciones que se relacionan con la interacción de depósitos de tierra y buques durante las operaciones de carga y descarga.

3) *La Legislación.*

Sobre el tema que nos ocupa - partir del siniestro del buque “ EXXON VALDEZ “ a fines de la década del 80’ -, la comunidad internacional tomó verdadera conciencia de la necesidad de establecer un sistema integrado para la prevención y actuación planificada frente a los derrames de hidrocarburos y daños por contaminación . Así en los Estados Unidos, se dictó la OPA/90 y a nivel OMI se promovió el Convenio sobre Cooperación regional e internacional conocido como el OPRC/90 y la Resolución 10 de ese Convenio que lo hace extensivo a las Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas.

Las normas internacionales, quedaron incluidas en la Legislación Argentina mediante la Ley 24.292 y el Decreto 962/98, que regula la materia. Mientras que en la Legislación Uruguaya la Ley 16.688 del 22/12/94 regula el tema.

A nivel de las autoridades nacionales la Prefectura Naval Argentina, como autoridad de aplicación, estableció la reglamentación de la Respuesta al derrame de hidrocarburos en la Ordenanza 8/98 Anexo 18 sobre las Directrices Generales.

Especial mención merece en nuestro análisis, la Ordenanza de Prefectura 5/99 que reglamenta la inscripción y habilitación de la Empresas Privadas de Control de Derrames.

En el caso del Uruguay, es la Armada Nacional a través de la Prefectura Nacional Naval la encargada de reglamentar, dirigir y administrar el sistema.

Por su parte, la Dirección Nacional del Sistema de Control de derrames de Contaminantes (DINCO) coordina sus actividades con otras autoridades e instituciones internacionales.

Por su parte, Argentina y Uruguay tienen ratificados Convenios Internacionales como el MARPOL, OPRC 90 y CLC 92. Y en el marco del OPRC y el Tratado del Río de la Plata

Tanto Argentina como el Uruguay, receptan los principios que establece la OMI para casos de contaminación, están contenidos en el OPRC, y se podrían sintetizar en: a) medidas de prevención b) acción inmediata y eficaz para minimizar el efecto de la contaminación c) la instrumentación de planes de contingencia en el ámbito público y privado d) Asistencia mutua y cooperación internacional e) “el que contamina paga” f) la complementación con los convenios de responsabilidad civil y del fondo.

4) Estructura de un Plan de Contingencias

Asimismo, ambos Estados tienen una organización y procedimientos basados en un Plan de Contingencia Nacional.

- a) En primer lugar, es esencial la recolección de una información correcta y que se demuestra a través de los “Mapas de Sensibilidad”, que es la ecuación dada por la relación de la evaluación del riesgo y el medioambiente en riesgo.
- b) El paso siguiente, es el desarrollo de una estrategia adecuada, la instrumentación de la mejor respuesta para el tipo de incidente en cuestión se denomina: ABAN que significa que de las opciones disponibles vamos a elegir la que mejor preserve el ambiente, bajo una actuación escalonada y tratando de alcanzar el objetivo de mayor eficacia a menor costo ambiental.
- c) La instrumentación de un plan de operaciones, será la forma de organizar a las personas y sus ámbitos de actuación, las responsabilidades que caben a cada individuo en el organigrama, la comunicación de la información, la administración de los recursos con los cuales se cuenta, y la destinación y tratamiento de los residuos contaminados.
- d) Finalmente la evaluación y revisión actualizada del Plan de Contingencias.

5) Plan de Contingencia legislado

La Ordenanza 8/98 de la PNA, prevé con carácter de obligatoria un plan de contingencias a los buques tanques, empresas, plataformas of shore y puertos, relacionados al transporte, almacenamiento, carga y descarga de hidrocarburos y SNPP.

La estructura formal del PLANACON prevé 1) Introducción y Organigrama 2) Mecanismos de respuesta 3) Gastos y Seguros 4) Informes y Comunicaciones.

La norma prevé distintos niveles de incidentes de derrame, que motorizan distinta capacidad de respuesta.

*El Nivel 1. Representa un incidente de contaminación menor, lo que será en principio resorte del PLANACON del buque, del Puerto y de la autoridad local.

* El Nivel 2. Implica un incidente de contaminación intermedio, que se extiende más allá del área local y que requiere un programa integrado por el buque, puerto, autoridad regional y la compañía involucrada.

* El nivel 3. Refiere a una contaminación grave, que es resorte exclusivo de la Prefectura Naval Argentina, de acuerdo con el Plan Nacional y participan todas las partes, incluyendo a autoridades regionales e internacionales, si fuese necesario.

En el caso argentino, al hablar de derrame de hidrocarburos y sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, también la Ordenanza está incluyendo a los aceites vegetales y la grasa animal.

Los planes de contingencia tienen la virtud de comprometer los esfuerzos públicos y privados, nacionales e internacionales. Es por ello, que tanto en su encuadre técnico como en el desarrollo de las actividades, veremos la acción mancomunada de autoridades públicas y empresas privadas, en pos de un mismo objetivo: prevenir y mitigar los daños al medio ambiente por un incidente de contaminación.

5) Cooperación de la Argentina y el Uruguay.

Ambos países tienen suscripto un “Convenio de Cooperación para Prevenir y Luchar contra los incidentes de Contaminación de Hidrocarburos y otras Sustancias Perjudiciales, conforme a la Ley 23.829, y posteriormente ambas Prefecturas Nacionales suscribieron un Acta para compatibilizar ambos Planes de Contingencia Nacional.

Este convenio, se encuentra en el Anexo II de la Ordenanza 8/98 del PLANACON argentino, y refiere a la “Lucha Contra Incidentes de Contaminación “tanto en el Río de la Plata como en el Río Uruguay.

El mismo impone deberes de notificación y comunicación con la otra parte cuando una autoridad ha comenzado a actuar en un incidente de contaminación. El principio es que cada autoridad es competente en su jurisdicción, conforme los salvamentos de buques e incidentes de contaminación, y podrá requerir ayuda de la otra autoridad cuando las circunstancias así lo aconsejen.

Por su parte, la norma prevé que una vez al año deberá realizarse un operativo conjunto o simulacro.

6) La Intervención privada en el control de un incidente de derrame.

Ya dijimos que el objetivo de esta presentación es, por primera vez, presentar la óptica privada en un tema que -hasta la fecha- la Prefectura Naval Argentina y la Prefectura Nacional Naval del Uruguay han presentado y representado a la perfección desde la óptica pública.

Si bien el negocio de la actividad privada es fabricar, procesar, vender y comprar bienes/servicios, con fines de lucro. También es cierto, que día a día se desarrolla en el mundo una conciencia de la sustentabilidad de las empresas y de la línea de negocios en relación al cuidado del medio ambiente y la responsabilidad empresaria en la faz social.

En esta inteligencia, la industria de los hidrocarburos y sus derivados, así como la de las sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, han generado mecanismos de cooperación para actuar en forma conjunta, previniendo y mitigando los daños al ámbito marítimo, costero y portuario.

*Varias de esas acciones las encontramos en el CCI de Argentina (Convenio de Cooperación Inter.-empresario) de la industria del Petróleo; los programas OSRO (Oil spill response organization) de los buques tanques; la constitución de empresas privadas de respuesta al derrame; los seguros de los buques; las organizaciones internacionales de control de derrames graves – que asisten a naciones y empresas donde se las requiera -; organizaciones consultivas internacionales (Ipieca, Itopf, Arpel, etc).

*Por el lado Uruguayo, La Prefectura Nacional Naval cuanto con materiales y equipos que ha sumado de la cooperación empresaria privada, especialmente de la empresa petrolera estatal ANCAP y su apoyatura internacional de ARPEL.

Asimismo cuenta con el apoyo de la Autoridad Marítima de Chile, para cursos de capacitación conjunta. En otro orden, cuanto con convenios con las empresas SHELL, ESSO, CRISTHOPERSHEN y EUFORES (T.L.M Bopicuá)

Sin embargo y a pesar de la buena intención de la propuesta la consideramos insuficiente como medida hoy día. Los siniestros adquieren magnitudes impensadas y la Prefectura Naval Argentina requiere de mecanismos y acuerdos regionales que superan todo proyecto bien intencionado.

7) Empresas de Respuesta al derrame: Caso Argentino en el Río de la Plata.

Las empresas privadas de control de derrames, que están habilitadas por la Prefectura Naval Argentina, conforme la Ordenanza Marítima 5/99, deben contar con equipos, personal y bases estratégicas en los distintos puntos del país desde los cuales poder acceder lo más rápido posible al potencial lugar de incidente de contaminación. Debemos aclarar que el Uruguay no tiene una legislación acorde con este sistema mixto, a pesar que ya analizamos que sería conveniente que ambos países tengan idénticos sistemas legales sobre este tema.

Estas empresas privadas prestan sus servicios al Buques Tanques, Cías Petroleras, Puertos, Plataformas of shore, Oleoductos, Autoridades Nacionales / Provinciales, etc. Para llevar a cabo su tarea, deben contar con programas de capacitación, planes de emergencia actualizados y entrenamiento del personal. Los simulacros en el río o mar son los momentos en los que se interactúa con todas las fuerzas vivas del sector, en una forma unificada bajo un comando único y un organigrama.

Estás empresas pueden estar habilitadas para distintos escalafones de respuesta. La misma está determinada por la cantidad de equipamientos y medios. La A1 Marítima es la habilitación para actuar en derrames de más de 4.000 m³; la A2 es la habilitación para actuar en el tramo fluvial e interior de los puertos.

Como en toda actividad, hay y hay calidad de respuesta, por ello los puertos y empresas usuarios de estos servicios deben verificar que las empresas privadas de control de derrames, tenga una amplia distribución de bases estratégicas, cuente con los certificados internacionales de respuesta OSRO y fundamentalmente tenga las coberturas de seguro proporcionales al riesgo de la actividad que realizan.

8) Algunas cuestiones sin respuesta :

Cuál es el nivel de respuesta al derrame en Argentina y en el Uruguay? Cuentan con las bases estratégicas necesarias y los equipos suficientes que requiere la región para un incidente grave de contaminación ?.

Pueden repetirse episodios como la contaminación de las costas de Magdalena en Argentina (Colisión entre el B.M “ESTRELLA PAMPEANA” vs. B. M “SEA PARANA”) ? o las Costas de Maldonado en Uruguay (Encalladura del SAN JORGE en la Isla de Los Lobos).

Seguramente el estudio y desarrollo de este tema por la vía académica, podrá promover una mayor participación del sector privado en el derrame de hidrocarburos y sustancias nocivas y potencialmente peligrosas en los ríos, puertos y mares de nuestra región.

www.alvarezmar.com.ar - info@alvarezmar.com.ar – Reconquista 887, Piso 2 – Buenos Aires – 4313 2274 / 4313 4734 / 4311 4261 – Estudio Alvarez & Asociados – Maritime Lawyers.