



DESAFÍOS PARA EL ESTADO ECUATORIANO FRENTE AL CUMPLIMIENTO DE LOS COMPROMISOS INTERNACIONALES EN MATERIA DE GESTIÓN Y CONTROL DE LAS AGUAS DE LASTRE Y SEDIMENTOS DE LOS BUQUES.

Autor: María Gabriela De Grau Ávila

Para citar este artículo puede utilizar el siguiente formato:

María Gabriela De Grau Ávila (2018): "Desafíos para el estado ecuatoriano frente al cumplimiento de los compromisos internacionales en materia de gestión y control de las aguas de lastre y sedimentos de los buques.", Revista Caribeña de Ciencias Sociales (julio 2018). En línea:
[//www.eumed.net/rev/caribe/2018/07/desafios-estado-ecuador.html](http://www.eumed.net/rev/caribe/2018/07/desafios-estado-ecuador.html)

RESUMEN:

El agua de lastre es definida como: "El agua, con las materias en suspensión que contenga, cargada a bordo de un buque para controlar el asiento, la escora, el calado, la estabilidad y los esfuerzos del buque". (Organización Marítima Internacional, 2004). Esta agua de lastre de los buques es reconocida a nivel mundial como uno de los factores contaminantes con mayor impacto en los ecosistemas, causando así grandes perjuicios para los países, ¿Cómo ocurren estos perjuicios?, la manera en cómo actúa el problema del agua de lastre es la siguiente: Estas aguas contienen microorganismos y organismos acuáticos en estado de larva o inclusive en estado adulto, los cuales al asentarse en un nuevo ecosistema muchas veces termina extinguiendo a las especies nativas, causando un desequilibrio masivo en el ecosistema que los recibe.

Por esto es importante que se establezca un marco normativo a nivel nacional para la gestión de estas aguas, puesto que, si estas son tratadas de forma incorrecta o peor aún que no sean tratadas, pueden ocasionar un daño a una escala tan grande que sería muy difícil que nuestro país se recupere a corto plazo. Por lo que, el objetivo de este trabajo es desarrollar un estudio técnico-jurídico acerca de los desafíos a los que se enfrenta el Ecuador luego de que el pasado 8 de septiembre del 2017 se ratificó el Convenio Internacional para el Control y la Gestión de las Aguas de Lastre y los Sedimentos de los Buques, así como también señalar cuales han sido los avances gracias a la cooperación internacional que ha recibido el país.

Palabras clave: Aguas de lastre, ecosistema, contaminación, gestión de aguas de lastre, desafíos, avances.

ABSTRACT:

Ballast water is defined as: "Water, with suspended matter contained in it, loaded on board a vessel to control the seat, list, draft, stability and efforts of the vessel". (International Maritime

Organization, 2004). This ballast water is recognized worldwide as one of the polluting factors with the greatest impact on the ecosystems, causing great harm to the countries. How do these damages occur?, the problem of the ballast water is the following: These waters contain microorganisms and aquatic organisms in a larval state or even in an adult state, which, when settling in a new ecosystem, often ends up extinguishing the native species, causing a massive disequilibrium in the ecosystem that receives them. This is why it is important to establish a regulatory framework at the national level for the management of these waters, since if they are treated incorrectly or worse, they can cause damage on such a large scale that it would be very difficult for our country to recover from it in the short term. Therefore, the objective of this work is to develop a technical-judicial study about the challenges facing Ecuador after the International Convention for the Control and Management of Ballast Water and the Sediments of the Ships was ratified on September 8, 2017, as well as to indicate which have been the advances thanks to the international cooperation that the country has received.

Key Words: Ballast water, ecosystem, pollution, ballast water management, challenges, progress.

1. ANTECEDENTES HISTÓRICOS SOBRE LA COOPERACIÓN INTERNACIONAL FRENTE AL CONTROL Y LA GESTIÓN DE LAS AGUAS DE LASTRE Y LOS SEDIMENTOS DE LOS BUQUES.

Para comprender un poco mejor qué es el agua de lastre comenzaré definiéndolo como aquella agua de mar que es introducida dentro de los cascos de acero que poseen los buques con el objetivo de mantener el balance de estos durante sus viajes a través del mar para luego ser expulsada al llegar a su destino. Este mecanismo, utilizado desde hace unos 120 años¹, e impulsó el desarrollo de buques modernos, los cuales en la actualidad cuentan con mejores condiciones para navegar puesto que esto les provee de mejor estabilidad, propulsión y maniobrabilidad.

Sin embargo, el agua de lastre y los sedimentos de los buques representan uno de los mayores peligros para el bienestar ecológico y económico del mundo, puesto que estudios científicos realizados durante años demostraron que la falta de tratamiento de estas aguas ha propiciado la introducción de especies invasoras a nuevos ecosistemas ocasionando un desequilibrio masivo alrededor del mundo. Muchas de estas especies invasoras, que son transportadas por las aguas de lastre de los buques, llegan a reproducirse en el nuevo ecosistema causando así que las especies nativas poco a poco se extingan.

Es de suma importancia recalcar que las aguas de lastre son el pilar fundamental para mantener un buque a flote, es decir que sus operaciones sean seguras durante el período de navegación creando así un conflicto de intereses; por lo que la Organización Marítima Internacional (OMI)² finalmente tomó cartas en el asunto.

El primer convenio que encontramos es el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación de los Buques (MARPOL) suscrito en Londres el 2 de noviembre de 1973, es aquí donde por primera vez se realiza un análisis profundo y se toman ciertas medidas para la prevención de la contaminación del medio marino producida por los buques ya sea por cuestiones de funcionamiento o que hayan ocurrido de manera accidental³.

¹ <http://www.imo.org/es/OurWork/Environment/BallastWaterManagement/Paginas/Default.aspx>

² Esta Organización se crea con el fin de promover la seguridad marítima de forma más eficiente en el año 1948, a través de una Conferencia Internacional llevada a cabo en Ginebra, conocida en sus inicios como "Organización Consultiva Marítima Intergubernamental" o con sus siglas OCMI. El nombre con el que actualmente se conoce a la organización se estableció de forma permanente en el año 1982.

³ Dicho convenio fue adoptado el 2 de noviembre del año 1973 en la sede de la OMI; para luego ser absorbido por el Protocolo del año 1978, el cual es relativo al Convenio MARPOL.

En este Convenio podemos encontrar las principales reglas para prevenir y reducir a cantidades mínimas la contaminación en el medio ambiente marino ocasionado por los buques, las cuales pueden ser producidas por las operaciones desarrolladas, así como también accidentalmente.

En el año 1980 la OMI expone por primera vez el problema ante los Estados Partes; primero se desarrolló la Resolución IMO MEPC.50(31) en el año 1991⁴, denominada “Directrices para impedir la introducción de organismos acuáticos y agentes patógenos indeseados en el agua de lastre y en los sedimentos descargados por los buques”.

Posteriormente, en el año 1992 se celebra la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo⁵, en Río de Janeiro, en la cual se insiste en que los Estados Partes tomen las medidas necesarias a través de su legislación para evitar de esta manera la degradación del ecosistema marino provocado por las aguas de lastre y los sedimentos de los buques.

En el año 1993 se desarrolló la Resolución IMO A.868(20)⁶, denominada “Directrices para el control y gestión del agua de lastre en los buques”, la cual es un anexo complementario de la resolución MEPC.50(31).

Tanto la Resolución MEPC.50(31) como la Resolución A.868(20) tienen como objetivo primordial proveer a los Estados Partes de medios y procedimientos para lograr minimizar el riesgo de la introducción de especies invasoras no deseadas por medio de las aguas de lastre y los sedimentos de los buques.

Principalmente la OMI toma en consideración la respuesta que tengan los Estados Partes a corto tiempo ante la problemática, la posibilidad de contar con estrategias efectivas para contrarrestar la introducción de las especies invasoras al ecosistema, el cambio de las estructuras de los buques o la modificación de los equipos que utilizan y finalmente las soluciones o medidas tomadas por los Estados Partes en relación con su normativa interna.

En el año 1997, se expide la Resolución IMO A.868(20), en la cual se menciona que aquellas expedidas con anterioridad no determinaban una solución concreta para la prevención de introducción de especies invasoras a nuevos ecosistemas por las aguas de lastre y los sedimentos de los buques.

Esta resolución resalta la importancia de tomar medidas inmediatas por parte de los Estados Partes para minimizar el riesgo que producen dichas especies y detener el descargo innecesario de las aguas de lastre por parte de los buques, por lo que se solicitó a los países que tomen medidas internas para sancionar dicho acto (Organización Marítima Internacional, 1993).

Para hacerle frente a esta situación, en el año 2001 se expide en el Ecuador la siguiente resolución:

- Resolución No. 115/01, Artículo 1⁷:

Finalmente entro en vigor el 2 de octubre del año 1983, volviéndose así obligatorio para todos los Estados Partes. Años después, en 1997 se producen algunas reformas al convenio entrando en vigor a partir del año 2005.

⁴Texto original: INTERNATIONAL GUIDELINES FOR PREVENTING THE INTRODUCTION OF UNWANTED AQUATIC ORGANISMS AND PATHOGENS FROM SHIPS' BALLAST WATER AND SEDIMENT DISCHARGES 1991.

⁵La cual fue suscrita por el Estado Ecuatoriano ese mismo año.

⁶Texto original: GUIDELINES FOR PREVENTING THE INTRODUCTION OF UNWANTED AQUATIC ORGANISMS AND PATHOGENS FROM SHIPS BALLAST WATER AND SEDIMENT DISCHARGES 1993.

“Todas las naves procedentes del extranjero lastradas con agua de mar deberán obligatoriamente renovar su lastre por lo menos una vez antes de ingresar a puertos ecuatorianos a una distancia no menor a 50 millas náuticas, contadas desde la línea base que unen los puntos más salientes de la costa ecuatoriana y de la línea base considerada en la región insular”. (Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, 2001)

Sin embargo, en el Convenio Internacional para la gestión y el control de las aguas de lastre y los sedimentos de los buques (2004), plantea que el cambio del agua de lastre debe llevarse a cabo, siempre que fuera posible, por lo menos a 200 millas náuticas (370.4 km) de la tierra más próxima y en aguas de 200 metros de profundidad como mínimo.

Haciendo una excepción en los casos en que el buque no pueda realizar el cambio del agua de lastre esto deberá llevarse a cabo tan lejos como sea posible de la costa más cercana y en todos los sucesos que puedan ocurrir que dificulten el deslastre del agua a 50 millas náuticas (92.6 km) de la costa más cercana y en aguas de 200 metros de profundidad mínimo.

Lo que me lleva a manifestar que es necesario realizar una reforma a dicha resolución, puesto que da carta abierta para que los buques extranjeros que entran al territorio nacional no tomen las medidas apropiadas para el tratamiento que debe dársele a las aguas de lastre que estos llevan consigo para luego proceder a la expulsión de estas. La reforma debe realizarse en el sentido que adopte las normas establecidas en el Convenio Internacional para la Gestión y el Control de las aguas de lastre y los sedimentos de los buques (2004), así mismo que se adhieran ciertos artículos manifestando la necesidad de crear sanciones que sean lo suficientemente fuertes para asegurar su cumplimiento.⁸

2. MEDIDAS TOMADAS POR EL ESTADO ECUATORIANO FRENTE A LOS RIESGOS QUE REPRESENTAN LAS ESPECIES INVASORAS INTRODUCIDAS POR LAS AGUAS DE LASTRE DE LOS BUQUES.

Se calcula que alrededor de 10 billones⁹ de toneladas de agua de lastre son transferidas alrededor del mundo cada año, trasladando así una gran variedad de organismos y microorganismos acuáticos consigo, entre los cuales se incluyen bacterias y virus, así como también especies y plantas marinas en estado larva y adulto.

La transferencia de las aguas de lastre provoca que las denominadas “especies exóticas invasoras” se instalen en nuevas regiones causando un cambio devastador en la vida marina nativa. Cabe recalcar que este fenómeno no es nuevo, puesto que estudios demuestran que muchas de las especies invasoras fueron originalmente introducidas por las aguas de lastre de los buques desde hace 200 años aproximadamente (Internacional, *The Globallast Story: Reflections from a Global Family*, 2017).

Gracias a los estudios científicos realizados a través de los años, ahora conocemos que las especies exóticas invasoras, que son introducidas a nuevos ecosistemas por medio de las aguas de lastre que llevan los buques, representa una de las mayores amenazas para la biodiversidad a nivel global junto con las fuentes terrestres de contaminación, la sobre explotación de los recursos marinos y la destrucción del hábitat marino gracias al hombre.

La introducción de estas especies exóticas invasoras en un nuevo ecosistema ocasiona riesgos ambientales y económicos, por ejemplo: con la ausencia de depredadores y parásitos, estas especies invasoras llegan a reproducirse en grandes cantidades volviendo su erradicación casi imposible. La fuente principal del problema son los puertos marinos, puesto que si los puertos

⁷Resolución dictada por la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, Registro Oficial 399-28 agosto 2001.

⁸ El artículo 8 del Convenio Internacional para el Control y la Gestión de las Aguas de Lastre y los Sedimentos de los Buques (2004) manifiesta que las sanciones establecidas en la legislación interna de un Estado Parte deben ser lo suficientemente severas para de esta manera prevenir que se presenten infracciones a lo dispuesto en el mismo.

⁹Tomado del libro *The Globallast Story, Reflections to catalyze transformational innovations in marine biosafety*. Globallast Monograph Series No. 25

tanto de carga como de descarga son semejantes el riesgo de que las especies invasoras se adapten al nuevo ecosistema son casi del 100%. Otro claro ejemplo es el caso de la mancha blanca, en el Ecuador el impacto fue tan grande que todavía después de 15 años aún se lo ve reflejado en los estudios que se les realizan a las larvas del camarón.

Esta situación ha aumentado por tres razones, la primera es gracias al incremento de los buques cargueros puesto que estos necesitan del agua de lastre para mantener en correcto funcionamiento, la segunda es que gracias a las nuevas tecnologías los viajes de los buques son cada vez más cortos, lo que ayuda a que las especies invasoras sobrevivan durante el viaje y la tercera razón es que gracias al incremento de algas nocivas en las zonas costeras en conjunto con el agua de lastre da paso para que las especies invasoras incrementen su número.

El impacto ecológico según lo manifestado por el Programa Global de manejo de agua de lastre (Globallast) es el siguiente¹⁰:

- Las especies invasoras compiten por alimento y espacio con las especies nativas.
- Las especies nativas son presas de las especies invasoras.
- Alteración significativa del ecosistema
- Alteran las condiciones del medio ambiente, ejemplo: cambios en la turbiedad y calidad del agua.
- Alteración de la cadena alimenticia y el ecosistema en general.
- Desplazamiento de las especies nativas, reduce la biodiversidad nativa y causa la extinción de las especies locales.

Para combatir este fenómeno, el Estado Ecuatoriano en su Constitución, artículo 11, manifiesta que los derechos y garantías que se encuentran establecidos tanto en la Constitución como en los Instrumentos Internacionales de Derechos Humanos, será de directa e inmediata aplicación. En este sentido, al encontrarse actualmente el Convenio materia de estudio ratificado desde el 8 de septiembre del 2017, es obligación del Estado Ecuatoriano acatar la normativa que se encuentra vigente y tomar todas las medidas necesarias para volver exigible su cumplimiento, una de estas acciones podría ser, por ejemplo: una Disposición o Resolución en la que se establezca un cuadro de sanciones impositivas a los infractores. Lo antes mencionado es concordante con el artículo 395 numeral 2, el cual manifiesta que: “Las políticas de gestión ambiental se aplicarán de manera transversal y serán de obligatorio cumplimiento por parte del Estado en todos sus niveles y por todas las personas naturales o jurídicas en el territorio nacional.” (Asamblea Constituyente del Ecuador, 2008)

El Estado Ecuatoriano al ser un Estado garantista de derechos, en su artículo 12 nos manifiesta que el derecho humano al agua es tanto fundamental como irrenunciable, lo cual me atrevo a concordar con el artículo 14 del mismo cuerpo legal, el cual resalta lo siguiente: “Se reconoce el derecho de la población a vivir en un ambiente sano y ECOLÓGICAMENTE EQUILIBRADO, que garantice la sostenibilidad y el buen vivir. Sumak kawsay”. (Asamblea Constituyente del Ecuador, 2008).

Es importante recalcar que a nivel internacional los países se encuentran en fase de preparación para adoptar la normativa impuesta por el Convenio, por lo que hasta la fecha no se cuenta con un cuadro de sanciones que sea aplicable para los infractores.

En ambos artículos, la Constitución del Ecuador supone como uno de sus principios fundamentales la preservación del medio ambiente, y los ecosistemas, creando así la necesidad de trabajar en proyectos en conjunto con los Organismos Internacionales dedicados al estudio de las especies exóticas invasoras por las aguas de lastre y los sedimentos de los buques.

¹⁰<http://archive.iwlearn.net/globallast.imo.org/globallast.imo.org/the-invasive-aquatic-species-2/index.html> traducción propia.

A mí parecer, esto se cumple en parte, puesto que a pesar de que, si ha habido cooperación internacional e intención por parte del Estado ecuatoriano para tratar el tema de las aguas de lastre, los avances logrados son muy pocos, gracias a la falta de coordinación y el conflicto de competencia que existe entre la Subsecretaría de Puertos y la DIRNEA.

Así mismo, el artículo 71 de la Constitución del Ecuador en su parte pertinente manifiesta que “La naturaleza o Pacha Mama, donde se reproduce y realiza la vida, tiene derecho a que se respete integralmente su existencia y el mantenimiento y regeneración de sus ciclos vitales, estructura, funciones y procesos evolutivos”_(Asamblea Constituyente del Ecuador, 2008), por lo que el Estado debe tomar las medidas necesarias para eliminar o reducir aquellas actividades realizadas por el hombre que afectan gravemente al medio ambiente, haciendo énfasis en el ecosistema marino para así evitar la extinción de especies, la destrucción del ecosistema y la alteración de los ciclos naturales.

Así mismo, el Estado Ecuatoriano garantiza que tomará las medidas oportunas para evitar los impactos ambientales negativos aun cuando exista duda por escasez de información científica al respecto; el artículo 396 en su parte pertinente menciona que: “Todo daño al ambiente, además de las sanciones correspondientes, implicará también la obligación de restaurar integralmente los ecosistemas e indemnizar a las personas y comunidades afectadas.” (Asamblea Constituyente del Ecuador, 2008) Y que estas acciones legales para perseguir y sancionar a quienes produzcan daños ambientales serán imprescriptibles¹¹.

Es importante resaltar que el Estado ecuatoriano por medio de lo dispuesto en su Constitución se compromete a: “Establecer mecanismos efectivos de prevención y control de la contaminación ambiental, de recuperación de espacios naturales degradados y de manejo sustentable de los recursos naturales.” (Asamblea Constituyente del Ecuador, 2008)

En el Ecuador, por medio de la DIGMER (Dirección General de la Marina Mercante del Litoral) ahora DIRNEA (Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos), se han expedido varias resoluciones para el control y la gestión de las aguas de lastre y los sedimentos de los buques, entre ellas tenemos:

- Resolución DIGMER 115/01; la cual consiste en las disposiciones para evitar la transmisión de especies perjudiciales y epidemias a través del agua de lastre de los Buques, emitida el 24 de Julio del 2001, en la cual se establece que el procedimiento del cambio de agua de lastre sea a 50 millas de las costas para lograr así evitar que las especies invasoras puedan sobrevivir.
- Recomendación hecha a la Cancillería para la adhesión al Convenio Aguas de Lastre, Oficio DIGMER-COV-569-O con fecha 27 de marzo del 2008.
- Dictamen emitido por la Corte Constitucional con Registro Oficial 584, fecha 6 de mayo del 2009¹², detallando los aspectos favorables para la adhesión al Convenio Internacional para el Control y la Gestión de las Aguas de Lastre y los Sedimentos de los Buques (2004).
- Registro Oficial 178, Resolución No. 005, publicada el 23 de abril del 2010, en la cual se da origen al Grupo de Tarea Ecuador para la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, cuyo objetivo primordial es lograr, mediante cooperación interinstitucional, la gestión y control pertinente del agua de lastre y los sedimentos de los buques que arriban y zarpan de puertos nacionales.

Entre las leyes ordinarias en el Ecuador, referente a las aguas de lastre y los sedimentos de los buques podemos resaltar los siguientes:

¹² Dictamen: 0002-2008-CI: Emitase dictamen favorable de constitucionalidad del Convenio Internacional para el Control y la Gestión de las Aguas de Lastre y los Sedimentos de los Buques (2004), por no contravenir la Constitución de la República. <http://www.derechoecuador.com/productos/producto/catalogo/registros-oficiales/2009/mayo/code/19250/registro-oficial-no-584---miercoles-6-de-mayo-de-2009-suplemento#DICTAMENNo00022008CI>

- El Código de la Policía Marítima (1960), en su artículo 240 manifiesta lo siguiente: “El lastre y deslastre, que alguna vez lo requieran, lo harán las naves previa autorización del capitán de puerto en los lugares que, de acuerdo con el Municipio, dicha autoridad portuaria señale. El infractor será penado con multa de quinientos a dos mil quinientos sucres.”
- El Reglamento a la actividad marítima (1997), manifiesta lo siguiente en su artículo 150: “Las plantas industriales, refinerías, laboratorios, terminales marítimos o fluviales, instalaciones costeras fijas o flotantes, no pueden verter hidrocarburos, sus residuos u otras sustancias nocivas al mar, sus costas o zonas de playa, así como a los ríos y esteros, sin un tratamiento previo para convertir tales contaminantes en inocuos. Estas instalaciones estarán sujetas a inspecciones periódicas por parte de las Autoridades que conforman la Comisión Interinstitucional indicada en el Reglamento a la Ley de Aguas.” (Presidencia de la República del Ecuador, 1997)

La Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, por medio del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, expidió la siguiente resolución:

- Resolución No. 115/01, Artículo 1 ¹³: “Todas las naves procedentes del extranjero lastradas con agua de mar deberán obligatoriamente renovar su lastre por lo menos una vez antes de ingresar a puertos ecuatorianos a una distancia no menor a 50 millas náuticas, contadas desde la línea base que unen los puntos más salientes de la costa ecuatoriana y de la línea base considerada en la región insular”. (Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, 2001)

En el año 2004 se expide el Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques, formando parte de este el Estado Ecuatoriano. Su principal objetivo es que las partes adopten medidas para no dañar ni deteriorar el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos, propios o de otros Estados.

Uno de los puntos más importantes tratados en el Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques es el artículo 2, numeral 9, el cual manifiesta lo siguiente:

“Las Partes se esforzarán para cooperar bajo los auspicios de la Organización a fin de hacer frente a las amenazas y riesgos para la biodiversidad y los ecosistemas marinos sensibles, vulnerables o amenazados en las zonas situadas fuera de los límites de la jurisdicción nacional respecto de las aguas de lastre.”

Dicha disposición ha abierto el camino para la preparación de los Estados Partes puesto que el Convenio entró en vigor el 8 de septiembre del 2017; el desafío al que se enfrenta el Estado Ecuatoriano es estar preparados para los cambios que se vienen y tomar medidas para proceder a reformar la norma competente para el control y gestión del agua de lastre y sedimento de los buques.

3. ADHESIÓN DEL ESTADO ECUATORIANO A LA CONVENCION DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR (CONVEMAR).

En el año 1982 es aprobada en Montego Bay, Jamaica, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)¹⁴. Luego, en el año 1994 Guyana se adhiere al

¹³Resolución dictada por la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, Registro Oficial 399-28 Agosto 2001.

¹⁴Esto se produce como resultado de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, la cual se desarrolló en 12 sesiones entre los años 1973 y 1982.

convenio, convirtiéndose así en el sexagésimo país en ratificar el mismo, lo que produjo que el convenio entre en vigor¹⁵.

La CONVEMAR es el instrumento jurídico internacional más importante que ha sido adoptada por la comunidad internacional para regular todas las actividades humanas en los océanos y mares y constituye un claro ejemplo de la aplicación del principio de cooperación internacional entre Estados. (Comisión Nacional sobre el Derecho del Mar, 2008)

Este Convenio representa el desarrollo progresivo del Derecho Internacional y agrupa al conglomerado de normas positivas y consuetudinarias referentes al Derecho del Mar, más importante realizado en los últimos cinco siglos. (Comisión Nacional sobre el Derecho del Mar, 2008)

En el año 2012 el Ecuador se adhiere a la CONVEMAR, del cual, en la actualidad, forman parte 160 países del mundo. Para que se produzca la adhesión, se creó la Comisión Nacional sobre el Derecho del Mar en el año 1992, su objetivo fue realizar estudios técnico-jurídico y científicos para poder extender la plataforma continental ecuatoriana y resaltar la importancia sobre las ventajas y beneficios de la adhesión del Ecuador a la Convención¹⁶.

Entre las disposiciones más relevantes, relacionadas al tema en cuestión, encontré que su artículo 192 manifiesta que: “Todos los Estados Partes tienen la obligación de proteger y preservar el medio ambiente marino”. (Organización de las Naciones Unidas, 1984).

Este Convenio manifiesta que ya sea de manera individual o conjunta, los Estados deberán tomar las acciones que sean necesarias para prevenir, reducir y controlar la contaminación producida al ecosistema marino; así mismo, dispone que los participantes tomen medidas con respecto a legislación interna para aumentar el efecto en su país¹⁷ y reducir en el mayor grado posible la contaminación causada por los buques.

El artículo 194, Numeral 5, en su parte pertinente manifiesta que: “Entre las medidas que se tomen de conformidad con esta Parte figurarán las necesarias para proteger y preservar los ecosistemas raros o vulnerables, así como el hábitat de las especies y otras formas de vida marina diezmadadas, amenazadas o en peligro”. (Organización de las Naciones Unidas, 1984)

Otro de sus puntos fundamentales, que a mi parecer es el que más relacionado se encuentra con respecto a la presente investigación, es el artículo 196, numeral 1, puesto que se determina que los Estados deberán tomar las medidas necesarias para evitar y reducir la contaminación del medio marino causado por la introducción tanto intencional como accidental de especies extrañas o exóticas que puedan causar cambios considerables y altamente perjudiciales para el ecosistema. Para esto, la CONVEMAR se compromete a promover programas de asistencia científica, educativa y técnica a los Estados en desarrollo para la protección y preservación del medio marino; actualmente el Ecuador es parte, como país socio, del Proyecto Asociación Globallast en el Pacífico Sudeste¹⁸.

Estos programas de asistencia tienen como objetivo los siguientes:

- Formar al personal científico y técnico de esos Estados,
- Facilitar su participación en los programas internacionales pertinentes,
- Proporcionarles el equipo y los servicios necesarios,

¹⁵ http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf

¹⁶Para implementar y mantener un seguimiento de la política oceánica y costera se creó la Secretaría Técnica del Mar (SETEMAR), adscrita a la Secretaría de Planificación (SENPLADES) la cual funciona desde enero del 2012 hasta marzo del 2016. Actualmente la SENPLADES se encarga de implementar la CONVEMAR.

¹⁸Este proyecto es manejado por la Comisión Permanente del Pacífico Sur, el cual tiene su sede en Guayaquil, Ecuador, y tiene como objetivo primordial ayudar a los países en desarrollo a reducir el riesgo de invasiones de organismos acuáticos a través del agua de lastre y los sedimentos de los buques.

- Aumentar su capacidad para fabricar el equipo,
- Desarrollar medios y servicios de asesoramiento para los programas de investigación, vigilancia, educación y de otro tipo. (Organización de las Naciones Unidas, 1984)

Gracias a la cooperación internacional, en el Ecuador, por medio del Plan de Acción de la Comisión Permanente del Pacífico Sur, con sede en Guayaquil, se realizó el curso taller en Balao, Provincia de Esmeraldas como parte del Programa de apoyo del Proyecto Globallast, este curso fue una réplica del curso dictado en Colombia por la misma organización. Se espera que en el siguiente año se efectúen más cursos talleres para capacitar a quienes tomarán la posta con respecto a la gestión de las aguas de lastre en los puertos del Ecuador.

Otro artículo sumamente importante es el 211, numeral 2, el cual en su parte pertinente manifiesta que: “Los Estados dictarán leyes y reglamentos para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino causada por buques que enarbolan su pabellón o estén matriculados en su territorio. Tales leyes y reglamentos tendrán por lo menos el mismo efecto que las reglas y estándares internacionales generalmente aceptados que se hayan establecido por conducto de la organización internacional competente o de una conferencia diplomática general.” (Organización de las Naciones Unidas, 1984)

El Ecuador actualmente cuenta con normativa que hace referencia a las aguas de lastre, lamentablemente no está actualizada ni, a mí parecer, cuenta con la suficiente fuerza para obligar a los buques a realizar una buena gestión de sus aguas de lastre.

En el año 2004, tomando como antecedente los Convenios realizados en los años anteriores, la Organización Marítima Internacional crea el Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques (2004). Este Convenio tiene como objetivo fundamental eliminar los riesgos de introducción de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos por los buques que entran a los puertos¹⁹. Otro de los puntos a destacar de este Convenio es que ahora se exige a los buques que realicen el tratamiento pertinente de su propia agua de lastre para así suprimir, neutralizar e inclusive evitar la descarga de organismos perjudiciales o patógenos en el ecosistema marino.

El Secretario General de la Organización Marítima Mundial, Doctor Kitack Lim, se pronunció al respecto: *“Se trata de un hito en la lucha contra la propagación de especies invasivas acuáticas, que pueden causar estragos en los ecosistemas locales, afectar a la biodiversidad y provocar importantes pérdidas económicas”*²⁰.

Al referirse a pérdidas económicas, el Convenio antes mencionado faculta al Estado que recibe al buque, para que prohíba su entrada en caso de que no cumpla con el control y la gestión de las aguas de lastre y los sedimentos que este contenga, provocando así el retraso del despacho de la carga de aquel buque causándole grandes pérdidas económicas, este tema será profundizado más adelante.

El Convenio entró en vigor el 8 de septiembre del año 2017, siendo ratificado por 65 países alrededor del mundo; entre los países que han ratificado el Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques a nivel regional encontramos los siguientes ²¹:

1. Argentina, por ratificación, fecha: 2 de agosto del 2017.
2. Bahamas, por adhesión, fecha: 8 de junio del 2017.
3. Brasil, por ratificación, fecha: 14 de abril del 2010.
4. Canadá, por adhesión, fecha: 8 de abril del 2010.
5. Honduras, por adhesión, fecha: 10 de julio del 2017.
6. Panamá, por adhesión, fecha 19 de octubre del 2016.

¹⁹Se exige a los Estados tomar medidas basadas en reglas aplicables a nivel mundial.

²⁰ <http://www.imo.org/es/MediaCentre/PressBriefings/Paginas/21-BWM-EIF.aspx>

²¹ <http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202017.pdf>

7. Perú, por adhesión, fecha: 10 de junio del 2016.

Entre los artículos más relevantes del Convenio encontramos los siguientes:

Artículo 3, Numeral 6: "Las Partes se esforzarán por no dañar ni deteriorar el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos, propios o de otros Estados". (Organización Marítima Internacional, 2004). Este artículo hace una observación en cuanto a que los Estados Partes garantizarán que todas las prácticas producidas por la gestión de las aguas de lastre y los sedimentos de los buques no podrán causar mayor daño al medio ambiente, la salud de los seres humanos y los bienes y recursos, tanto propios como de otros países ²².

Este Convenio está orientado para ser aplicado únicamente a los buques que tengan derecho a enarbolar el pabellón de uno de los Estados Partes o que operen bajo la autoridad de una de ellas; no se aplicará a los buques o naves que no sean construidos con tanques para llevar aguas de lastre o aquellos que no salgan de sus aguas territoriales, o que este siendo de un país opere únicamente en otro; tampoco se incluye a los buques de guerra ni a los auxiliares de la armada que desarrollen únicamente servicios gubernamentales y a aquellos buques en los que el agua de lastre permanezca de forma permanente en tanques precintados, puestos que estos no realizan descarga del agua de lastre.

Otro punto fundamental que encontramos en el Convenio es que por medio de este ahora cada una de las Partes se compromete y garantiza que en los puertos y terminales designados se realizaran trabajos de reparación y limpieza de los tanques de lastre, de esta forma se crea la obligación de contar con las instalaciones adecuadas para la recepción de los sedimentos de los buques. Impone así mismo que estas instalaciones no podrán causar demoras a los buques que ingresen para no perjudicarlos económicamente; también sostiene que para realizar estos trabajos de limpieza y reparación se deben tomar las medidas necesarias para que las eliminaciones seguras de los sedimentos no dañen al medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o recursos, propios o de otros Estados.

Con respecto a las infracciones, el Convenio establece en el artículo 8, numeral 1 y 3 lo siguiente:

Numeral 1: "Toda infracción de las disposiciones del presente Convenio estará penada con las sanciones que a tal efecto establecerá la legislación de la Administración del buque que se trate, independientemente de donde ocurra la infracción. Si la Administración no ha tomado ninguna medida en el plazo de un año, deberá informar al respecto a la Parte que le haya notificado la presunta infracción". (Organización Marítima Internacional, 2004)

Numeral 3: "Las sanciones previstas por la legislación de una Parte conforme a lo dispuesto en el presente artículo serán suficientemente severas para disuadir a los eventuales infractores del presente Convenio, dondequiera que se encuentren".²³ (Organización Marítima Internacional, 2004)

El Convenio también dispone que cada buque deberá llevar a bordo un "libro registro del agua de lastre", el cual se mantendrá por un período de dos años como mínimo. Luego de este tiempo podrá permanecer en el buque por un plazo mínimo de 3 años. En este libro se anotarán todos los sucesos ocurridos con respecto a las operaciones de gestión de las aguas de lastre y los sedimentos del buque; estas anotaciones deberán ser firmadas por el oficial o los oficiales a cargo, así mismo deberá ser refrendada por el capitán.

Los buques deberán realizar el cambio del agua de lastre con una eficacia del 95% de efectividad como mínimo. Estos deberán, siempre que sea posible, realizar el cambio del agua

²³Por lo que es de suma urgencia realizar una reforma al Código de la Policía Marítima en su artículo 256 que hace referencia a la sanción correspondiente al buque que descargue de forma inapropiada sus aguas de lastre.

de lastre a por lo menos 200 millas marinas de la tierra más próxima y en aguas de 200 metros de profundidad como mínimo; en el caso de que el buque no pueda realizar el cambio del agua de lastre según lo manifestado con anterioridad, este se llevara a cabo tan lejos como sea posible de la tierra más próxima y en todos los casos impone que se de este procedimiento a 50 millas marinas de la tierra más próxima y en aguas de 200 metros de profundidad.

Con respecto a la expresión manifestada en el convenio antes mencionado, “tan lejos como sea posible”, debo recalcar que esta se presta para ambigüedades, por lo que a mí parecer debe ser reformada y aclarar exactamente a cuantas millas deberá realizarse la gestión de las aguas de lastre para evitar inconvenientes a futuro.

El Convenio manifiesta que una vez que el buque cumpla con el plan para la gestión de las aguas de lastre y los sedimentos de los buques y se encuentre plenamente equipado para la práctica de esta, el Estado Parte le otorgará un certificado, el cual tendrá un período específico que no excederá de 5 años, luego de esto tendrá que ser renovado.

Entre los principales obstáculos para hacer frente a las Especies Exóticas Invasoras tenemos los siguientes (Dirección General Marítima, DIMAR, 2010)

- Políticas inadecuadas y marcos legales, a nivel nacional, regional y mundial... todavía queda mucho por hacer en particular en relación con un mayor desarrollo de los marcos estratégicos que incorporen todos los aspectos de las Especies Exóticas Invasoras, así como la integración a nivel nacional. (Dirección General Marítima, DIMAR, 2010)
- Limitaciones en la implementación y ejecución de política y leyes existentes para la reducción de las Especies Exóticas Invasoras. La efectividad en la implementación de acuerdos internacionales varía mucho, y las políticas nacionales no siempre se respetan plenamente. (Dirección General Marítima, DIMAR, 2010)
- No hay suficiente coordinación institucional a nivel nacional, regional e internacional. Se requiere de aproximaciones coherentes para tratar el tema de forma efectiva. (Dirección General Marítima, DIMAR, 2010)
- La falta de comprensión a nivel político de la gravedad que se plantea por la amenaza de las Especies Exóticas Invasoras, así como el nivel técnico, ya que en buena parte es causada por una deficiencia en las políticas y legislación interna de cada país. (Dirección General Marítima, DIMAR, 2010)
- El insuficiente apoyo para el financiamiento de programas dirigidos a las Especies Exóticas Invasoras ya sea mediante el desarrollo de políticas, el apoyo al desarrollo del aumento de la capacidad de conocimiento. (Dirección General Marítima, DIMAR, 2010)

4. DESAFÍOS PARA EL ESTADO ECUATORIANO CON RESPECTO A LA GESTIÓN DE LAS AGUAS DE LASTRE; POSIBLE APLICACIÓN DE BUENAS PRÁCTICAS INTERNACIONALES.

En el Ecuador es necesario que se dicte una legislación nacional que regule el control y la gestión de las aguas de lastre y los sedimentos de los buques, pero ¿Cómo se daría esto? Primero es necesario contar con el desarrollo de una estrategia nacional para el correcto manejo del agua de lastre, esto es una decisión política por lo que las autoridades deben alertarse de que el agua de lastre es el factor determinante para la introducción de las especies acuáticas invasoras que son introducidas diariamente a nuestras aguas territoriales. Tal como lo manifesté con anterioridad, entre el 10 y 11 de Diciembre del año 2015 se llevó a cabo en la Superintendencia del Terminal Petrolero de Balao (SUINBA) en Esmeraldas, un curso taller regional denominado “Muestreo y análisis de las aguas de lastre”, este curso fue dictado por la Organización Marítima Internacional por medio de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos y la Subsecretaria de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, como Autoridad Portuaria Nacional y del Transporte Acuático.

El curso-taller se enfocó en determinar los métodos de muestreo y análisis para evitar la introducción de especies invasoras a nuestras aguas por medio de las aguas de lastre. Actualmente se desarrollan actividades a través del denominado Grupo de Tarea de Ecuador

para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques, del cual está a cargo la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial ubicada en el Puerto de Guayaquil.

El Convenio Internacional para el Control y la Gestión de las Aguas de Lastre y los Sedimentos de los Buques(2004) entró en vigor el 8 de Septiembre del 2017, el Ecuador al ser un Estado Parte de la Convención deberá acatar lo establecido por este instrumento internacional, pero mis dudas saltan, ¿Por qué el Ecuador no ratificó el convenio antes mencionado si se ha demostrado científicamente que las aguas de lastre son el primer factor determinante para la introducción de las especies invasoras que destruyen los ecosistemas que los alberga? En el Ecuador si existe normativa al respecto, aunque es muy poca y desactualizada, tal como lo mencione con el caso del Código de la Policía Marítima en el que hago referencia al artículo 240, en el cual aún la sanción por el incumplimiento del correcto deslastre de estas aguas está penado con una multa en sucres que convirtiéndolo a dólares en un monto irrisorio. He podido encontrar también ciertas resoluciones expedidas por la DIGMER en las cuales se hace referencia al asunto, pero a mí parecer no tiene la suficiente fuerza legal para que se exija su cumplimiento puesto que son resoluciones en las que únicamente se sugiere que el Ecuador ratifique el Convenio materia de mi estudio. Es de suma importancia que se den más talleres para la formación de quienes desde el pasado 8 de septiembre del 2017 tendrán la responsabilidad de hacer cumplir con las disposiciones contenidas en el Convenio, así mismo que a través de una estrategia nacional dirigida por el presidente de la República se cree una ley específica que contenga todas las directrices y sanciones correspondientes para el control y la gestión de las aguas de lastre y los sedimentos de los buques. Es importante recalcar que dentro del plan del buen vivir podemos encontrar normativa referente a la protección de la naturaleza.

En Argentina encontramos que la Prefectura Naval Argentina, Autoridad Marítima, elaboró la Ordenanza No. 7/98, DPMA- Tomo 6 denominada "Régimen para la protección del medio ambiente, prevención de la contaminación con organismos acuáticos en el lastre de los buques destinados a puertos argentinos de la cuenca del plata", esta normativa contiene los procedimientos que deben seguir los buques de ultramar, como objetivo fundamental tiene que el recambio del agua de lastre deberá ser realizado en mar abierto, fuera del límite exterior del Río de la Plata para así evitar la introducción de las especies acuáticas invasoras o de agua dulce de los puertos de origen en los puertos de destino.

Así mismo, dicha Prefectura creó la Ordenanza No. 12/98 DPMA- Tomo 6, denominada "Designación de zonas de protección especial en el litoral argentino", en la cual, en su artículo 11 se manifiesta que antes del ingreso a las zonas de protección especial el buque debió realizar el cambio de agua de lastre, permitiendo que dentro de las 150 millas náuticas vuelva a lastrar agua, con el propósito de que el agua que contenga en sus tanques sea similar a la del puerto de destino.

Con estas ordenanzas pretenden prevenir y erradicar al mejillón dorado, especie invasora que se asentó rápidamente en aguas argentinas y posteriormente se desplazó por el río Paraná, convirtiéndose en un peligro potencial para la Mesopotamia en dicho país.

Por otro lado, Chile cuenta con pocas referencias legislativas sobre el tema en cuestión, aquí se dictó la Circular DIRECTEMAR A-51/002, Mediante Oficio Ordinario No. 12.600/344 con fecha 14 de octubre del 2002. Esta normativa establece los procedimientos para tomar medidas que prevengan o reduzcan al mínimo el riesgo de introducción de especies acuáticas invasoras y agentes patógenos introducidos en sus aguas territoriales por medio del agua de lastre de los buques a través de los puertos nacionales.

También podemos observar que este país cuenta con la Disposición MINDEF No. 1 con fecha 18 de noviembre de 1992, denominado "Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática", en la cual se prohíbe arrojar lastre sin haber sido tratado con anterioridad y dispone que queda autorizado descargar lastre limpio por debajo de la línea de flotación para verificar ausencia de hidrocarburos.

5. ECUADOR ANTE LA RATIFICACIÓN DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA EL CONTROL Y LA GESTIÓN DE LAS AGUAS DE LASTRE Y LOS SEDIMENTOS DE LOS BUQUES (2004).

Tal como lo he mencionado con anterioridad, las especies exóticas invasoras que provienen de las aguas de lastre y sedimentos de los buques son altamente perjudiciales para el medio ambiente, teniendo repercusiones semejantes a nivel mundial. Estas especies llegan a las aguas costeras de un país y literalmente arrasan con todos los organismos acuáticos que puedan, llegando inclusive a extinguir especies nativas enteras y contaminar las Costas. Al darse esta situación, ¿Quiénes se ven afectados?, Primero, el medio ambiente, al ser este sujeto de derechos es importante que el Estado ecuatoriano imponga normativa para poder preservarla y sancionar a quienes incumplan con los preceptos impuestos, también se ven afectados los seres humanos; puesto que ocasiona un perjudicial impacto tanto en la salud como en las actividades económicas a nivel global.

En el Ecuador, tal como en todas partes del mundo, se realiza la mayor parte del comercio por medio de cargamentos que llevan los buques alrededor del globo. Ahora con la ratificación del Convenio Internacional para el control y la gestión de las aguas de lastre y los sedimentos de los buques es de suma importancia que el Ecuador tome cartas en el asunto y regule ciertos aspectos del Convenio mediante legislación nacional, así como también es necesaria la creación de una ley, disposición o resolución con efecto inmediato que incluya las sanciones pecuniarias correspondientes que produzcan el cambio en el sector portuario en el país.

En el año 2016 el Ecuador, con respecto a las exportaciones no petroleras, tuvo como principal destino a la Unión Europea con 2,832 millones de dólares de los Estados Unidos de Norte América, en segundo lugar Estados Unidos con 2,593 millones de dólares, seguido por Vietnam en tercer lugar con 1,116 millones de dólares, en cuarto lugar tenemos a la Federación Rusa con 768 millones de dólares y el quinto puesto correspondió a Colombia con 767 millones de dólares, seguidos por China, Chile, Perú, Argentina y Japón. (Ministerio de Comercio Exterior, 2016).

Es necesario resaltar que en caso de que los buques ecuatorianos no cumplan con lo dispuesto en el Convenio antes mencionado, los países a los que arriben los buques nacionales no podrán ingresar a aguas territoriales extranjeras, puesto que estos tienen la potestad de negarles el acceso, lo que ocasionaría que todo el cargamento que lleva el buque se pierda, produciendo así pérdidas pecuniarias multi millonarias que podrían ocasionar inclusive el quiebre económico del país. Es cierto que para estar al tope en la tecnología que involucra cumplir con el Convenio mencionado se debe invertir mucho dinero, pero no se compara con el dinero que perdería en caso de incumplir esta norma.

Como breve reseña histórica de los perjuicios económicos que ocasionan las especies exóticas invasoras daré como ejemplo lo ocurrido a mediados de 1980 cuando fue introducida la Medusa de Norte América al Mar Negro a través de las aguas de lastre de los buques. Esta especie invasora se instaló en el área y para el año 1989 se estima que esta especie había consumido un billón de toneladas huevos y larvas de los peces, así como también el plancton los cuales tienen un altísimo valor comercial. Para el año 1992 las pérdidas económicas superaban los 240 millones de dólares²⁴ (Globallast Partnership, 2010).

El Estado Ecuatoriano a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, tiene la responsabilidad con todos sus habitantes de cumplir con la normativa expedida a través del convenio, no solo por las pérdidas económicas que se darían por esto, sino también por la salud de sus habitantes. El Cólera es conocido por viajar en las aguas de lastre y los sedimentos de los buques²⁵; otro claro ejemplo son las algas tóxicas las cuales contaminan a las especies acuáticas que diariamente consumen los seres humanos. Un solo brote de enfermedad puede concluir en miles de muertes por el descuido que se le da a este tema tan importante.

²⁵Es importante recalcar que el brote de esta enfermedad causo la muerte de millones de personas hace no muchos años.

Entre los Derechos del Buen Vivir, la Constitución del Ecuador manifiesta lo siguiente:

Artículo 13.- “Las personas y colectividades tienen derecho al acceso seguro y permanente a alimentos sanos, suficientes y nutritivos; preferentemente producidos a nivel local y en correspondencia con sus diversas identidades y tradiciones culturales”. (Asamblea Constituyente del Ecuador, 2008)

Con este problema de las especies acuáticas invasoras ocasionado por el agua de lastre y los sedimentos de los buques, que cada vez se hace más grande, ¿Quién nos asegura que los productos del mar que consumimos los ecuatorianos no están contaminados?, nadie nos lo asegura, como lo manifesté con anterioridad, solo se necesita de un brote para que ocurra una catástrofe. Es por esta razón que el Estado Ecuatoriano debe tomar como tema urgente esta situación.

El Artículo 14 de la Constitución del Ecuador en concordancia con lo que he estado planteando manifiesta lo siguiente:

“Se reconoce el derecho de la población a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, que garantice la sostenibilidad y el buen vivir, SUMAK KAWSAY. Se declara de interés público la preservación del ambiente, la conservación de los ecosistemas, la biodiversidad y la integridad del patrimonio genético del país, la prevención del daño ambiental y la recuperación de los espacios naturales degradados”. (Asamblea Constituyente del Ecuador, 2008)

Si la Constitución del Ecuador plantea que es primordial la preservación del medio ambiente, ¿Por qué no se han tomado las medidas pertinentes para prevenir que esta situación siga ocurriendo en el Ecuador? Y una vez más pregunto, ¿Por qué el Ecuador no ratificó este Convenio Internacional tan importante?

Tal como está escrito en la Monografía Programa Global Partnerships, “La falta de comprensión a nivel político de la gravedad que se plantea por la amenaza de las especies exóticas invasoras, así como a nivel técnico” (Dirección General Marítima, DIMAR, 2010) es uno de los principales obstáculos a nivel mundial para prevenir este problema.

Por otro lado, si el Ecuador cumple con las normas expedidas en el Convenio en mención obtendremos beneficios económicos, ambientales y de salud humana; Entre los beneficios económicos tenemos que los buques de carga que lleguen a aguas territoriales extranjeras podrán ingresar a estas sin pasar mayor problema, otro beneficio que se presentaría sería que como los buques deben estar en óptimas condiciones y cumplir con todos los requisitos del convenio no tendrán que realizar reformas a las naves por el período de 5 años gracias al certificado de funcionamiento que se les otorga una vez que hayan pasado por todos los filtros de revisión.

Entre los beneficios al medio ambiente tenemos que ya no seguirán llegando más y nuevas especies acuáticas invasoras que perjudiquen a nuestro ecosistema y acaben con las especies nativas, una vez que se realicen proyectos de conservación de las especies que están en peligro por esta situación poco a poco podrán ser reinsertadas en sus ecosistemas nativos. Tomará años que se pueda lograr esto, pero no es imposible. Debemos recordar que cuando se trata de temas de daños ambientales, la Constitución del Ecuador garantiza que estos se deberán recomponer, lo que acarrea egresos de índole económica para el Estado.

Por último, tenemos los beneficios a la salud humana, al evitar la introducción de las especies acuáticas invasoras por medio de las aguas de lastre y los sedimentos de los buques, las personas podrán consumir sus alimentos con mayor seguridad y también podrán asistir a las Costas y disfrutar de un día en la playa o un paseo por el río, sin tener miedo a que este contaminado o a ser víctimas de alguna enfermedad grave por esta situación.

6. COMENTARIOS FINALES Y CONCLUSIONES

El Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques es a mi parecer uno de los más significativos a nivel mundial por su gran impacto en el aspecto ambiental. Recordemos que el agua de lastre de los buques es reconocido como uno de los factores contaminantes más peligrosos en el mundo puesto que esta agua contiene organismos y microorganismos perjudiciales para el ecosistema que los recibe.

Es por esto por lo que luego del pasado 8 de septiembre del 2017, todos los Estados pertenecientes a la CONVEMAR, deben tomar las medidas necesarias mediante normativa interna para protegerse de posibles acciones contaminantes por parte de buques extranjeros. ¿Cómo lograrlo?, en el Ecuador es necesario que primero se desarrolle una estrategia nacional que exprese de manera concreta cuales son los procedimientos por seguir para el correcto manejo o tratamiento del agua de lastre para luego convertirlo en una norma específica, por su parte de la Autoridad Marítima debe desarrollar una tabla de sanciones para aquellos infractores que incumplan con la norma.

Es importante recalcar que, en el Ecuador, si existe normativa respecto al desfogue del agua de lastre, sin embargo, esta no ha sido reformada por más de quince años, lo que me lleva a cuestionarme ¿Existe interés a nivel político respecto al tema de estudio?, considero que no, en el Ecuador es muy poco el conocimiento que se tiene con respecto al tratamiento del agua de lastre y cuáles son sus consecuencias. Tal vez una solución en este sentido sea la difusión del tema a la ciudadanía por medio de campañas de concientización a través de grupos encargados por la Organización Marítima Internacional para así crear presión al Estado y que se tomen las medidas necesarias a corto plazo.

Finalmente, del desarrollo de la presente investigación, todavía me surgen algunas dudas, las cuales son: ¿Dónde está el compromiso por parte del Estado Ecuatoriano para cumplir con sus obligaciones internacionales en materia de agua de lastre?, ¿Por qué el Estado Ecuatoriano a través de la Subsecretaría de Puertos, no ha tomado las medidas necesarias a corto plazo para evitar la contaminación de nuestro ecosistema por medio de las aguas de lastre, aún cuando el convenio se creó en el año 2004?, y ¿Por qué no se han hecho las reformas correspondientes a la legislación para hacerle frente a esta situación?.

7. BIBLIOGRAFÍA

- Asamblea Constituyente del Ecuador. (2008). *Constitución de la República del Ecuador*. Montecristi.
- Asociados, H. y. (2016). *Informe consultoría a CPPS: Estrategia Nacional Gestión Agua de Lastre-Ecuador*. Guayaquil.
- Banco Central del Ecuador. (2016). *Estudios Económicos y Comerciales*.
- Comisión Nacional sobre el Derecho del Mar. (2008). *La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*. Quito.
- Dirección General Marítima, DIMAR. (2010). *Monografía Programa Globallast Partnerships*. Colombia: Comisión Permanente del Pacífico Sur.
- Globallast Partnership. (2010). *Economic Assessments for Ballast Water Management: A Guideline*. Londres: Globallast Partnership.
- Internacional, O. M. (2017). *The Globallast Story: Reflections from a Global Family*. London.
- MARPOL. (1973). <http://www.cetmar.org/documentacion/MARPOL.pdf>. Obtenido de cetmar.org.

- Ministerio de Comercio Exterior. (2016). *www.comercioexterior.gob.ec*. Obtenido de http://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/05/Informe-de-Gestion-2016_-1.pdf
- Organización de las Naciones Unidas. (1984). *El Derecho del Mar, Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*. Nueva York: Naciones Unidas.
- Organización de las Naciones Unidas. (1984). *El Derecho del Mar, Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*. Nueva York: Naciones Unidas.
- Organización Marítima Internacional . (1993). *GUIDELINES FOR THE CONTROL AND MANAGEMENT OF SHIPS BALLAST*. Londres: IMO.
- Organización Marítima Internacional. (2004). *Convenio sobre la Gestion del Agua de Lastre*. Londres: IMO.
- Presidencia de la República del Ecuador. (1997). *Reglamento a la Actividad Marítima*. Ecuador.
- Subsecretaria de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial. (2001). *Resolución No. 115-01 / R.O: 399-28 AGO 2001*. Ministerio de Transporte y Obras Públicas.