



MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE Y RECURSOS NATURALES
UNÁMONOS PARA CRECER

MARN-DGAS-656-2018

San Salvador, 31 de octubre de 2018

ASUNTO: Sobre autorización para desguace del
Buque MT GUAZAPA I

Capitán de Navío
René Ernesto Hernández Osegueda
Director Presidente
Autoridad Marítima Portuaria
Presente.

Estimado Capitán Hernández:

En atención al oficio de referencia PRECD-AMP-209-2018 de fecha 05 de octubre de 2018, mediante el cual se nos notifica que el Consejo Directivo de la Autoridad Marítima Portuaria de El Salvador (AMP) ha emitido autorización mediante la Resolución Número 150/2018, de fecha 03 de octubre de 2018, para que se proceda en tierras salvadoreñas con el desguace del buque MT GUAZAPA I, con bandera de Panamá, propiedad de la sociedad panameña GUAZAPA, S.A. de C.V., al respecto y con base en los Artículos 3; 19; 21 b), n) y o); 42; 51 a); 53, 60; 72 y 86 e) de la Ley del Medio Ambiente debo manifestar lo siguiente:

- De acuerdo con el análisis técnico y jurídico realizado a la documentación compartida por ustedes, le notificamos que el **“desguace total o parcial de embarcaciones”** requiere de *permiso ambiental de ubicación, construcción y funcionamiento de actividades de desguace de buques o embarcaciones el cual debe ser emitido por este Ministerio*; de acuerdo con los Artículos 19 y 21 b), n) y o) de la Ley del Medio Ambiente debido a que dicha actividad representa riesgos ambientales y de salud por la presencia de diferentes constituyentes peligrosos en las estructuras de los buques y especialmente de los buques cargueros de combustible, como es el caso del GUAZAPA I.
- En la referida resolución se autoriza que el desguace sea realizado en las instalaciones del astillero FORMOSA S.A. de C.V., no obstante citar en el romano VII de la resolución 150/2018 “En el informe preparado para identificar las condiciones de las instalaciones del astillero FORMOSA S.A. de C.V., se concluyó que el mismo no cuenta con servicios básicos como electricidad, servicios sanitarios, iluminación o recintos bajo techo en condiciones habitables; por lo que actualmente es un terreno agreste; asimismo se señala que las infraestructuras y

1/2

equipos presentan alto grado de deterioro; considerándose poco probable el poder restaurar su capacidad operativa y que el muelle de concreto se encuentra en condición crítica y presenta un alto grado de riesgo del fallo”. Aunado a ello, se informa que el astillero FORMOSA S.A. de C.V. **no cuenta con permiso ambiental para realizar las actividades de desguace**. Dicha sociedad posee permiso ambiental según resolución MARN-NO. 692/2004, para la actividad de muelle y varadero para zarpe y atraque de embarcaciones y mantenimiento de las mismas, pero no incluye “recuperación” y “desguace” de embarcaciones de ninguna clase. Por lo tanto, el desguace no puede ni debe llevarse a cabo en dicho sitio bajo las condiciones actuales, ya que no cuenta con instalaciones adecuadas para el desmantelamiento y manejo seguro de residuos, lo cual conlleva un alto riesgo de ocasionar daños ambientales significativos y efectos perjudiciales a la salud de los trabajadores y población aledaña al sitio, se anexa informe de opinión técnica.

- Por lo anterior, este Ministerio considera que no es procedente realizar la supervisión del proceso de desguace autorizado bajo las condiciones establecidas en la referida resolución, y considerando las condiciones de deterioro de la nave GUAZAPA I que generan una situación de riesgo inminente, se hace urgente el desguace de la misma, lo cual debe realizarse bajo condiciones controladas para prevenir daños a los ecosistemas marinos y terrestres y no contando a la fecha el país con instalaciones autorizadas para realizar dicha actividad, *se recomienda que el citado buque sea trasladado fuera de las fronteras nacionales, previa reparación de la nave para devolverle su capacidad de navegabilidad*, para su desmantelamiento en instalaciones aprobadas para el reciclaje de conformidad a las Directrices sobre el reciclaje de buques de la Organización Marítima Internacional y las Directrices para el manejo racional del desguace total y parcial de embarcaciones en el marco del Convenio de Basilea sobre el control del movimiento transfronterizo de desechos peligrosos y su eliminación.

Con toda consideración,

DIOS UNION LIBERTAD




Lina Pohl
Ministra

C.C: Señora Ministra de Salud, Presidente de la Comisión
Ejecutiva Portuaria Autónoma y Señor Fiscal General de la República

**INFORME DE OPINIÓN RELATIVA A DESGUACE DE BUQUE GUAZAPA I
AUTORIZADO POR LA AUTORIDAD MARÍTIMA PORTUARIA MEDIANTE LA
RESOLUCIÓN 150/2018**

ANTECEDENTES

La Autoridad Marítima Portuaria (AMP) mediante el oficio de referencia PRECD-AMP-209-2018 de fecha 05 de octubre de 2018, informa que el buque GUAZAPA I, con bandera de Panamá, desde el año 2015 se encuentra atracado en el Puerto de La Unión Centroamericana, el cual ha presentado desperfectos en su maquinaria y ha estado en reparaciones y que a la fecha, su propietario la sociedad GUAZAPA, S.A. de C.V., de nacionalidad panameña, no ha logrado concretar su reparación y el representante legal de la citada sociedad presentó a la Autoridad Marítima Portuaria la solicitud de desguace de dicha embarcación, la cual fue autorizada por el Consejo Directivo de la misma mediante la Resolución Número 150/2018, de fecha 03 de octubre de 2018.

En dicha Resolución, entre otros considerandos, se indica en su numeral VII, “Que en el informe preparado para identificar las condiciones de las instalaciones del astillero FORMOSA, S.A. de C.V., se concluyó que el mismo no cuenta con servicios básicos como electricidad, servicios sanitarios, iluminación o recintos bajo techo en condiciones habitables; por lo que actualmente es un terreno agreste; asimismo se señala que las infraestructuras y equipos presentan alto grado de deterioro; considerándose poco probable el poder restaurar su capacidad operativa y que el muelle de concreto se encuentra en condición crítica y presenta un alto grado de riesgo de fallo”.

VIII. Que el 02 de octubre de 2018, el licenciado Jorge Ernesto Gonzalez Segura, actuando en representación de la sociedad panameña GUAZAPA, S.A. de C.V., presenta escrito dirigido al Director Ejecutivo de la AMP, mediante el cual solicita urgentemente se autorice el traslado del buque al astillero FORMOSA, S.A. de C.V., haciendo mención que dicha petición tiene fundamento en el hecho de que el día 01 de octubre de 2018 el buque se había escorado a estribor debido a filtración de agua, producto del deterioro de la parte externa de dicha nave.”

Mediante la Resolución Número 150/2018, de fecha 03 de octubre de 2018, el Consejo Directivo la AMP resuelve AUTORIZAR el inmediato desguace del buque tanque MT GUAZAPA I, número OMI 7432070, con distintivo de Llamada 3FYQ8, arqueo bruto 1782 TRB, propiedad de la sociedad panameña GUAZAPA, SOCIEDAD ANONIMA, con domicilio en la Ciudad de Panamá, República de Panamá, el cual se encuentra actualmente atracado en el Puerto de La Unión Centroamericana, por haber perdido su condición o habilidad para navegar, representando un inminente peligro para la navegación y para la infraestructura portuaria en la que se encuentra atracado, indicando como sustento los aspectos técnicos que se detallan:

a) La plancha de cubierta se encuentra en un estado avanzado de corrosión, observando delaminación del acero, grietas, fisuras, desgaste y abolladuras; al igual que las tuberías y el castillo de proa.



- b) En el pique de proa, los mamparos se encuentran con un grado de corrosión avanzado con orificios que permiten el ingreso de agua hasta el cuarto de cadena.
- c) En la propela de proa se encontró un estimado de 40 cm de profundidad de agua, probablemente existe una vía de agua y las paredes exhiben corrosión, así mismo el motor hidráulico está inservible.
- d) Los tanques de slop ubicados en la proa que contienen aguas oleosas, el de babor está a punto de rebosar y el de estribor está a un 80% de su capacidad estimada en 38 m³ aproximadamente.
- e) Tres de los doce tanques de carga presentan problemas, el tanque 3 de estribor tiene entre 10 a 20 cm de agua, el tanque 5 de babor tiene el techo con filtración de agua, grietas, y con corrosión, el tanque 6 de babor tiene un aproximado de un metro de agua potable en su interior. En el resto de los tanques se encontraron pequeñas fisuras en piso, paredes, techo.
- f) De los doce tanques de lastre, el número 4 de babor se encuentra vacío debido a que el mamparo posee orificios que conectan a un tanque de carga adyacente y podría llenarse con agua.
- g) En el cuarto de bombas ubicado en la cubierta principal frente al castillo y en él se evidencia derrame de agua oleosa, acumulada probablemente por fuga. En este espacio no debería encontrarse líquidos acumulados.
- h) El cuarto de máquinas tiene acumulación de agua oleosa de 40 cm de profundidad aproximadamente. Asimismo, en el tanque de almacenamiento de combustible de estribor, por encima de las válvulas tiene agua oleosa acumulada de 40 cm de profundidad aproximadamente y lodos sedimentados en la parte baja.
- i) No funciona timón de puente de mando, dado que, al girar la rueda de gobierno, no se observa en el medidor de ángulo ningún movimiento.

ANALISIS GENERAL DE LA PROPUESTA DE DESGUACE

La actividad de “desguace de buques” involucra actividades de riesgo ambiental, entre estas la generación de residuos y desechos peligrosos, las cuales pueden llegar a causar daños graves a la salud de las personas expuestas a los contaminantes y llegar a representar contaminación del medio ambiente marino y sus ecosistemas, estando dichas actividades comprendidas en las que requieren de autorización ambiental en cumplimiento de los artículos 21 y 60 de la Ley del Medio Ambiente. Así mismo, la generación y disposición final de residuos peligrosos se encuentran reguladas en el Convenio de Basilea sobre el Control de los Movimientos Tranfronterizos de Desechos Peligrosos y su Eliminación (Convenio de Basilea) y el Reglamento Especial en Materia de Sustancias, Residuos y Desechos Peligrosos.



La complejidad estructural de los buques, y especialmente de los tanqueros de combustible como el GUAZAPA I, que posee un peso de 2549 toneladas, 81 metros de eslora, 5 metros de calado y 13 metros de manga, hace que el proceso de desguace sea una actividad de alto riesgo para el medio ambiente, la salud y la seguridad de los trabajadores y la población circundante, por lo que previo a la autorización de desmantelamiento se debe contar con un plan de desguace, orientado a salvaguardar la salud e integridad de los trabajadores y la prevención de la contaminación del mar y sus ecosistemas, debiéndose contar con información detallada sobre:

- Planificación previa de las actividades
- Proceso de retiro de los materiales peligrosos, incluyendo condiciones de almacenamiento y disposición final de cada uno de los tipos y cantidades de residuos y desechos peligrosos generados
- Proceso de conversión de la estructura en chatarra y materiales recuperables (Hierro, aluminio, cobre y otros).

Todo lo anterior debe estar incorporado en el correspondiente Estudio de Impacto Ambiental y plan de contingencias, así como en el de la instalación autorizada para el reciclaje y desguace de buques.

La actividad de desguace debe ser realizada en instalaciones adecuadas, desarrollada por gestores autorizados y por personal capacitado en manejo de materiales peligrosos generados en las operaciones de reciclaje de buques.

Mayores detalles de condiciones requeridas para el desguace de buques se encuentran en:

- DIRECTRICES DE LA OMI SOBRE EL RECICLAJE DE BUQUES (A23/Res.962, del 05 de diciembre de 2003)
- DIRECTRICES TÉCNICAS PARA EL MANEJO AMBIENTALMENTE RACIONAL DEL DESGUACE TOTAL Y PARCIAL DE EMBARCACIONES. Convenio de Basilea, septiembre de 2003.

DETERMINACION DE LOS MATERIALES POTENCIALMENTE PELIGROSOS

Los materiales principales de los buques (por ejemplo, acero, aluminio) no representan graves problemas desde el punto de vista de la salud humana o de la contaminación del mar. Sin embargo, existen varias fuentes posibles de contaminación que deberían tenerse en cuenta, tales como:

- Combustible, lubricantes y refrigerantes;
- Materiales flotantes (por ejemplo, plásticos, material aislante de espuma de estireno);
- Materiales que puedan contener Bifenilos policlorados, como el aislamiento del cableado;
- Fangos;



- Organismos acuáticos perjudiciales en el agua de lastre; y actualmente (en los buques viejos)
- Asbestos utilizados como aislamiento y en el empanelado de los camarotes.

LISTA DE SUSTANCIAS Y DESECHOS PELIGROSOS GENERADOS EN EL RECICLAJE DE BUQUES

En las "Directrices Técnicas para el manejo ambientalmente racional del desguace total y parcial de embarcaciones se identifican algunos de los materiales peligrosos y sus sitios de localización en los buques, aunque son de forma general, ya que se requiere del conocimiento y datos propios del fabricante del buque para lograr la identificación plena de las sustancias incorporadas en el mismo, ya sea durante su fabricación o posteriores mantenimientos.

La siguiente lista tiene por objeto orientar sobre los materiales potencialmente peligrosos que forman parte integrante de la estructura de los buques y que se encuentran a bordo de los mismos. Los números indicados en los cuadros se refieren al Anexo VIII del Convenio de Basilea. Cuadro 1 - Desechos y sustancias que pueden ser parte integrante de la estructura del buque

| Desechos | Posible ubicación de los desechos en el buque |
|--|--|
| A1 Desechos metálicos o que contengan metales | |
| A1010 Desechos metálicos y desechos que contengan aleaciones de cualquiera de las sustancias siguientes: | |
| Antimonio* | aleaciones con plomo en acumuladores de plomo, metal para soldadura |
| Berilio* | agente endurecedor en aleaciones, contenedores de hidrocarburos, sistemas náuticos |
| Cadmio* | cojinetes |
| Plomo | conectores, acoplamientos, cojinetes |
| Mercurio | termómetros, sensores de presión de apoyo |
| Telurio* | en aleaciones |
| A1020 Desechos que tengan como constituyentes o contaminantes, excluidos los desechos de metal en forma masiva, cualquiera de las sustancias siguientes: | |
| Antimonio, compuestos de antimonio* | retardante del fuego en plásticos, fibras textiles, caucho, etc. |
| Cadmio, compuestos de cadmio, | Baterías, ánodos, pernos y tuercas |
| Plomo, compuestos de plomo | Baterías, revestimientos de pinturas, aislamiento de cables |
| A1030 Desechos que tengan como constituyentes o contaminantes cualquiera de las sustancias siguientes: | |
| Arsénico, compuestos de arsénico | pinturas en la estructura del buque |
| Mercurio, compuestos de mercurio | termómetros, accesorios de iluminación, interruptores de nivel |
| A1040 Desechos que tengan como constituyentes: | |
| Compuestos de cromo hexavalente | pinturas (cromato de plomo) en la estructura del buque |
| A1080 Residuos de desecho de zinc no incluidos en la lista B, que contengan plomo y cadmio en concentraciones tales que presenten características del anexo III | ánodos (Cu, Cd, Pb, Zn) |
| A1160 Acumuladores de plomo de desecho, enteros o triturados | acumuladores: emergencia, radio, alarma de incendios, arranque, botes salvavidas, |

Fuente: "Directrices Técnicas para el manejo ambientalmente racional del desguace total y parcial de embarcaciones", Convenio de Basilea (2003).



ASPECTOS DEL SITIO PROPUESTO PARA EL DESGUACE

En la Resolución 150/2018 se cita en su numeral romano siete: “En el informe preparado para identificar las condiciones de las instalaciones del astillero FORMOSA, S.A. de C.V., se concluyó que el mismo no cuenta con servicios básicos como electricidad, servicios sanitarios, iluminación o recintos bajo techo en condiciones habitables; por lo que actualmente es un terreno agreste; asimismo se señala que las infraestructuras y equipos presentan alto grado de deterioro; considerándose poco probable el poder restaurar su capacidad operativa y que el muelle de concreto se encuentra en condición crítica y presenta un alto grado de riesgo de fallo”.

Los registros de la Dirección General de Evaluación y Cumplimiento de este Ministerio no reportan ningún astillero o instalación de reciclaje de buques que tenga permiso ambiental para el desguace de buques o embarcaciones.

En los registros antes citados se ha encontrado la Resolución MARN-NO. 692/2004, por medio de la cual se otorgó permiso ambiental a la sociedad VERALMAR, S.A. DE C.V., siendo la actividad un muelle y varadero para zarpe y atraque de embarcaciones y mantenimiento de las mismas, pero no incluye “recuperación” y “desguace” de embarcaciones de ninguna clase.

En los citados registros, también se encontró que con fecha siete de febrero de dos mil diecisiete, mediante la Resolución MARN No.2779-100-2017, se modificó el cambio de Titular de la actividad, en el sentido que el Titular del componente muelle y varadero de la actividad “VERALMAR, S.A. DE C.V.”, será la sociedad COMERCIAL E INDUSTRIAL FORMOSA. SOCIEDAD ANONIMA, representada legalmente por el licenciado Chung Hsien Tang, conocido por Otto Tang.

Por lo anterior, se determina que no existe Resolución de permiso ambiental para la actividad de desguace de buques o embarcaciones, conforme a los registros de este Ministerio.

ASPECTOS AMBIENTALES PREVISTOS

En la información presentada en la Resolución 150/2018 de la AMP, se encuentran indicadas situaciones sobre la maniobrabilidad del buque, las cuales hacen prever que la actividad de traslado del buque desde el sitio donde se encuentra en el Puerto de La Unión Centroamericano hasta el sitio de desguace, sea de ALTO RIESGO, entre ellas se identifican:

- El buque no cuenta con motores funcionales, no tiene navegabilidad.
- No funciona el timón de puente de mando del buque, haciendo imposible el enrutamiento hacia el astillero propuesto. En un posible escenario de maniobras el buque podría continuar a la deriva hasta encallar en la isla Zacatillo o en la zona de piedras hundidas, fuera del área de canal.
- En las maniobras iniciales, sin la potencia de remolque adecuada, el buque Guazapa I podría quedar encallado en la zona del canal, obstaculizando el acceso al puerto



CORSAIN y al Puerto de La Unión Centroamericana y por consiguiente, el paso del transporte marítimo.

- El vertido de sustancias y desechos peligrosos generados por el desguace de buques o embarcaciones en la zona costera causaría contaminación del ecosistema marino, especialmente de la zona de corales y sistema de manglares, que constituye la mayor área de reproducción y refugio de especies marinas del sur-oriente del país. Aquí existe lo que probablemente sea el mayor banco de nacional de ostras y abulones, que tienen gran demanda y necesitan ser recuperados, según los estudios realizados por el Fondo de Inversión Ambiental de El Salvador (FIAES). Además de representar importantes SERVICIOS ECOSISTÉMICOS, ya que el área de conservación contiene porciones de océano y hábitats acuáticos que son la base para actividades económicas como la pesca responsable y el turismo sostenible.

CONCLUSIONES

1. Dado que no existe infraestructura nacional que cuente con permiso ambiental vigente para el desguace, reciclaje, tratamiento y disposición final de desechos generados en el desguace de los buques, se recomienda que el buque GUAZAPA I sea retirado del Puerto de La Unión Centroamericana y sea trasladado fuera de las fronteras nacionales para el desguace en instalaciones aprobadas para ese tipo de actividades.
2. En el país se cuenta con alternativa para el aprovechamiento de aceites usados y materiales oleosos, pero no se cuenta con capacidad instalada para tratamiento y disposición final de la mayoría desechos peligrosos que pueden ser generados durante el desguace de los buques, como es el caso del desguace del tanquero GUAZAPA I.
3. Se recomienda se comunique y recuerde a la sociedad COMERCIAL E INDUSTRIAL FORMOSA. SOCIEDAD ANONIMA, representada legalmente por el licenciado Chung Hsien Tang, conocido por Otto Tang, que el permiso ambiental emitido mediante la Resolución MARN No.2779-100-2017, corresponde únicamente a la actividad de muelle y varadero para zarpe y atraque de embarcaciones y mantenimiento de las mismas, pero no incluye “recuperación” y “desguace” de embarcaciones de ninguna clase. Es oportuno señalar que se debe notificar a la citada sociedad que constituye infracción ambiental el realizar actividades sin contar con el respectivo permiso ambiental y que las actividades de desguace de buques representan alto riesgo de contaminación ambiental.
4. Se recomienda se le comunique a la Autoridad Marítima Portuaria que la actividad de desguace de buques requiere de permiso ambiental previo emitido por este Ministerio, por lo que no puede ser realizado el desguace del Buque GUAZAPA I en los términos indicados en la Resolución 150/218 emitida por el Consejo Directivo de la citada Autoridad.
5. Considerando que en la Resolución 150/2018 emitida por la AMP se indica que el buque se había escorado a estribor debido a filtración de agua, producto del deterioro de la parte externa de dicha nave, se recomienda se comunique a la citada Autoridad que debe realizar las gestiones ante el



Titular del buque MT GUAZAPA I, propiedad de la sociedad panameña GUAZAPA, SOCIEDAD ANONIMA, con domicilio en la Ciudad de Panamá, República de Panamá, el cual se encuentra actualmente atracado en el Puerto de La Unión Centroamericana, para que a la brevedad se tomen las medidas necesarias para extraer el agua y dar el mantenimiento requerido para evitar el hundimiento del buque a fin de evitar contaminación del medio ambiente marino y daños a la infraestructura del citado Puerto.

6. Se recomienda se notifique al Ministerio de Salud (MINSAL), a la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA) y la Fiscalía General de la República (FGR)-División Medio Ambiente, que el desguace de los buques es una actividad que requiere de permiso ambiental, por lo que este Ministerio NO PUEDE SUPERVISAR, ACOMPAÑAR NI AUTORIZAR el desguace del Buque MT Guazapa I, conforme a lo señalado en la Resolución 150/2018, del 03 de octubre de 2018, emitida por la Autoridad Marítima Portuaria.

San Salvador, 29 de octubre de 2018



Ing. Oscar Orellana
Técnico en Saneamiento Ambiental
Dirección General de Agua y Saneamiento



Inga. Julia Monterrosa
Técnica en evaluación ambiental
Dirección General de Evaluación y Cumplimiento



