

Sustancias peligrosas

Hernando Bermúdez Gómez

Según la [web de la Organización Marítima Internacional \(OMI\)](#) “*El Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (Convenio SNP de 2010) entrará en vigor el 29 de noviembre de 2027, marcando un hito en el régimen mundial de responsabilidad e indemnización del transporte marítimo, ya que cada vez se transportan más sustancias químicas y combustibles alternativos por mar.*” Existen varias cuestiones que deben ser protegidas a la hora de fabricar, transportar, almacenar, procesar, comercializar bienes y servicios. En primer lugar, está la salud de todas las personas incluidas en el respectivo ciclo. En segundo lugar, el mundo, la casa común, según algunos el medio ambiente. Para otros es importante no contribuir a la fabricación de armas ni de drogas. Una enumeración total de los bienes protegidos pudiera ser muy grande. En un apretado resumen se trata de proteger la especie humana actual y futura. En las empresas se acostumbra a tomar precauciones. No obstante, los trabajadores se familiarizan tanto que suelen debilitar los cuidados. Las medidas de protección a favor de los consumidores frecuentemente se trasladan a estos, mediante estipulaciones en letra muy pequeña y, en ocasiones, concebidas en términos técnicos no comprensibles para cualquiera. Entonces descubrimos que todo se subordina a los márgenes económicos más que a las personas. Las autoridades tratan de ser proactivas, logrando cubrimientos muy bajos debido a las barreras presupuestales. Por eso su actuar es más reactivo, cuando ya se han causado varios males. ¿Cuánto valen las exigencias legales para lograr la protección querida? No conocemos en Colombia estudios en esta materia, que alguien debe tener y no compartir. Volviendo al transporte marítimo, los puertos son un punto importante para mantener las garantías. Los hay de diversas clases, algunos muy automatizados y limpios y otros parecen haber sido destruidos por guerras. La porción representada por los prestadores de servicios y los comerciantes es muy grande, de manera que el sector primario (agricultura, ganadería, pesca y acuicultura, silvicultura y minas) se topa con un pequeño sector de manufactura. Para Colombia es esperanzador que el transporte marítimo incremente sus cuidados en materia de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas. Veremos el efecto de ello en nuestra producción y en la supervisión estatal. Como siempre los contadores estarán en sus palcos conociendo de primera mano lo que pase.

Bogotá, junio 1° de 2026.