

ANAVE - Circular de Régimen Interior

Madrid, 6 de septiembre de 2017
Ref. SMA 54/2017/ES

Asunto: Convenio de Lastre - Pautas para preparar las inspecciones de PSC.

Muy Srs. nuestros:

Les adjuntamos, tanto en inglés como en español:

1. Las Directrices de la OMI para la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del convenio de lastre y
2. Una presentación de power point en la que hemos resumido sus principales puntos, haciendo hincapié en algunos aspectos que afectan directamente a los buques de pabellón español o que operan en tráficos españoles.

Las directrices de la OMI nos han parecido un documento de interés pero posiblemente poco práctico por su extensión. Por ello hemos elaborado el resumen, tanto en español como en inglés, para que también pueda ser de utilidad a buques que utilicen el inglés como idioma de trabajo a bordo.

Ambos documentos los pueden encontrar también en el repositorio de documentos relacionados con el Convenio de Lastre de nuestra web, en el siguiente [enlace](#).

Muy atentamente

Manuel Carlier
Director General

-----<<<
Confidencialidad: La información contenida en esta circular es confidencial y va dirigida exclusivamente a las empresas navieras asociadas a ANAVE para su uso interno. La copia o distribución pública, incluso por parte de las propias empresas asociadas, está en principio prohibida, salvo autorización expresa de ANAVE. En particular, queda expresamente prohibida la difusión de esta información por medios de comunicación pública escritos o electrónicos. Si por error recibe este e-mail se ruega su comunicación al remitente y su inmediata destrucción, no debiéndose enviar a otro destinatario.

Confidentiality: The information contained in this message is confidential and addressed to ANAVE's member companies for their internal use only. Any dissemination or copying of this information, even by the member companies is in principle prohibited, unless expressly authorised by ANAVE. In particular, it is strictly forbidden the publication of this information by public media, either written or electronic. If you receive this message by error then you may not copy or deliver this message to anyone, but please destroy this message and notify us immediately.

Advertencia de seguridad: Este mensaje ha sido comprobado por un sistema antivirus interno y externo regularmente actualizado. En todo caso, compruebe que todos los mensajes que recibe son filtrados por su propio sistema de seguridad antes de su apertura.

Security warning: This email has been scanned for viruses by our regularly updated email security systems but, in accordance with good computer practice, please ensure that all messages received are checked by your own security systems before opening.

>>>-----

ANEXO 1

RESOLUCIÓN MEPC.252(67)
Adoptada el 17 de octubre de 2014

**DIRECTRICES PARA LA SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR
DEL PUERTO EN VIRTUD DEL CONVENIO BWM**

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 a) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, que trata de las funciones del Comité de protección del medio marino conferidas por los convenios internacionales relativos a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques,

RECORDANDO TAMBIÉN que la Conferencia internacional sobre la gestión del agua de lastre de los buques, celebrada en febrero de 2004, adoptó el Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, 2004 (Convenio sobre la gestión del agua de lastre), así como cuatro resoluciones de la Conferencia,

RECORDANDO ASIMISMO que el artículo 9 del Convenio sobre la gestión del agua de lastre dispone que todo buque al que sean aplicables las disposiciones del Convenio podrá ser objeto, en cualquier puerto o terminal mar adentro de otra Parte, de una inspección por funcionarios debidamente autorizados por dicha Parte a los efectos de determinar si el buque cumple las disposiciones del Convenio,

TOMANDO NOTA de que el artículo 3.3 del Convenio sobre la gestión del agua de lastre dispone que, por lo que respecta a los buques de Estados que no sean Partes en el Convenio, las Partes aplicarán las prescripciones del Convenio según sea necesario para garantizar que no se otorga un trato más favorable a tales buques,

HABIENDO EXAMINADO, en su 67º periodo de sesiones, las Directrices para la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM, elaboradas por el Subcomité de implantación de los instrumentos de la OMI en su 1º periodo de sesiones,

1 ADOPTA las Directrices para la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM, que figuran en el anexo de la presente resolución;

2 INVITA a los Gobiernos a que apliquen las Directrices al llevar a cabo las inspecciones en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto;

3 ACUERDA mantener las Directrices sometidas a examen tras el periodo de prueba conexas con las Orientaciones sobre el muestreo y el análisis del agua de lastre para su utilización con carácter experimental de conformidad con lo dispuesto en el Convenio BWM y en las Directrices (D2) (circular BWM.2/Circ.42) y a la luz de la experiencia adquirida tras su aplicación.

ANEXO

DIRECTRICES PARA LA SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO EN VIRTUD DEL CONVENIO BWM

CAPÍTULO 1 – GENERALIDADES

1.1 Finalidad

1.1.1 Las presentes directrices tienen por objeto ofrecer orientaciones básicas para la realización de inspecciones en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto a fin de verificar el cumplimiento de las prescripciones del Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, 2004 (Convenio BWM). El presente documento no tiene por objeto limitar los derechos que tiene el Estado rector del puerto de verificar el cumplimiento del Convenio BWM.

1.1.2 El Comité de protección del medio marino, en su 65º periodo de sesiones (mayo de 2013), aprobó las Orientaciones sobre el muestreo y el análisis del agua de lastre para su utilización con carácter experimental de conformidad con lo dispuesto en el Convenio BWM y en las Directrices (D2) (circular BWM.2/Circ.42), y aceptó, en principio, las recomendaciones relativas al periodo de prueba para revisar, mejorar y normalizar estas orientaciones, que figuran en el anexo 6 del documento BLG 17/18.

1.2 Definiciones y abreviaturas

1.2.1 A los efectos de las presentes directrices, rigen las definiciones del Convenio BWM y la circular BWM.2/Circ.42.

1.2.2 A los efectos de las presentes directrices, se aplican las siguientes abreviaturas:

Certificado IBWM:	Certificado internacional de gestión del agua de lastre;
BWMP:	Plan de gestión del agua de lastre;
BWRB:	Libro registro del agua de lastre;
BWMS:	Sistema de gestión del agua de lastre;
UFA:	Unidad flotante de almacenamiento; y
Unidad FPAD:	Unidad flotante de producción, almacenamiento y descarga.

1.3 Aplicación

1.3.1 Las presentes directrices son de aplicación en los buques tal como se estipula en el artículo 3 del Convenio BWM.

1.3.2 Las reglas del Convenio BWM incluyen las siguientes disposiciones en relación al cumplimiento:

- .1 la descarga del agua de lastre sólo se realizará de conformidad con las reglas del Convenio BWM (regla A-2);
- .2 todos los buques de arqueo bruto igual o superior a 400 indicados en la regla E-2 han de contar con un Certificado IBWM, excluidas las plataformas flotantes, las UFA y las unidades FPAD;

- .3 todo buque ha de llevar a bordo e implantar un BWMP aprobado por la Administración;
- .4 todo buque ha de contar a bordo y mantener un BWRB que, como mínimo, contendrá la información que se especifica en el apéndice II del Convenio BWM, durante un periodo mínimo de dos años después de haberse realizado el último asiento (regla B-2);
- .5 todo buque está obligado a cumplir ya sea la norma para el cambio del agua de lastre (regla D-1) o la norma de eficacia de la gestión del agua de lastre (regla D-2), de conformidad con lo dispuesto en la regla B-3. No obstante, el funcionario encargado de la supervisión por el Estado rector del puerto (funcionario de supervisión) sólo hará cumplir esta prescripción de acuerdo con el calendario que figura en la resolución A.1088(28);
- .6 el cambio de agua de lastre se realiza por lo menos a 200 millas marinas de la tierra más próxima en aguas de 200 m de profundidad como mínimo, o, en los casos en los que el buque no pueda, por lo menos a 50 millas marinas de la tierra más próxima y en aguas de 200 m de profundidad como mínimo, o en una zona designada para el cambio del agua de lastre, y se deberá realizar de conformidad con lo dispuesto en la regla B-4;
- .7 los sedimentos se extraerán y se evacuarán de los espacios destinados a transportar agua de lastre de conformidad con las instrucciones del BWMP del buque;
- .8 los oficiales y tripulantes deberán estar familiarizados con las funciones relacionadas con la implantación de la gestión del agua de lastre específicas del buque en el que presten sus servicios y también con el BWMP del buque (regla B-6);
- .9 todas las exenciones en relación al cumplimiento del Convenio BWM estarán anotadas en el BWRB (regla A-4.4), así como de las descargas accidentales y excepcionales registradas (regla B-2.3) y de los casos en los que el agua de lastre no se haya cambiado de conformidad con el Convenio BWM (regla B-4.5);
- .10 todo buque debe notificar los accidentes o defectos que afecten su capacidad para realizar la gestión del agua de lastre al Estado de abanderamiento y al Estado rector del puerto (regla E-1.7);
- .11 todo buque y su equipo, sistemas y procedimientos se mantendrán en condiciones que cumplan lo dispuesto en el Convenio BWM (regla E-1.9); y
- .12 después de terminarse un reconocimiento realizado en virtud de lo dispuesto en la regla E-1.1, no se hará ningún cambio en la estructura, equipo, accesorios, medios y materiales relacionados con el BWMP y abarcados en el reconocimiento sin la autorización de la Administración, salvo que se trate de la sustitución de tales equipos o accesorios por otros iguales (regla E-1.10).

1.3.3 Las reglas del Convenio BWM contienen las siguientes excepciones en relación con sus disposiciones concretas sobre cumplimiento:

- .1 excepción relativa a las prescripciones sobre la gestión del agua de lastre en el caso de la toma o descarga de agua de lastre y sedimentos necesaria para garantizar la seguridad del buque en situaciones de emergencia o para salvar vidas humanas en el mar (regla A-3.1);
- .2 excepción con respecto a las prescripciones de la gestión del agua de lastre bajo determinadas circunstancias en el caso de descarga o entrada accidental de agua de lastre y sedimentos ocasionada por la avería de un buque o de su equipo (regla A-3.2);
- .3 excepción de los requisitos sobre la gestión del agua de lastre en el caso de que la toma o descarga de agua de lastre y los sedimentos se realice con el propósito de evitar sucesos de contaminación debidos a los buques o reducir al mínimo las consecuencias de éstos (regla A-3.3);
- .4 excepción de los requisitos sobre la gestión del agua de lastre en el caso de la toma y posterior descarga en alta mar de la misma agua de lastre y los sedimentos (regla A-3.4);
- .5 excepción de los requisitos sobre la gestión del agua de lastre en el caso de la descarga del agua de lastre y los sedimentos de un buque en el mismo lugar del que proceda la totalidad de esa agua de lastre y esos sedimentos, siempre que no haya habido mezcla con agua de lastre o sedimentos sin gestionar procedentes de otras zonas (regla A-3.5);
- .6 excepción de los requisitos sobre la gestión del agua de lastre en el caso de la descarga del agua de lastre en instalaciones de recepción proyectadas teniendo en cuenta las Directrices sobre las instalaciones de recepción de agua de lastre (D5) (regla B-3.6); y
- .7 excepción de los requisitos sobre la gestión del agua de lastre en el caso de que el capitán decida razonablemente que este cambio podría poner en peligro la seguridad o estabilidad del buque, a la tripulación o a los pasajeros por las malas condiciones meteorológicas, el proyecto o esfuerzos del buque, un fallo del equipo, o cualquier otra circunstancia extraordinaria (regla B-4.4).

1.3.4 Con respecto a los buques de Estados no Partes en el Convenio BWM, los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto (funcionarios de supervisión) de las Partes deberían aplicar los mismos requisitos de modo que se garantice que no se otorga un trato más favorable a estos buques.

1.3.5 En el Convenio BWM se contempla un periodo de transición entre las dos normas sobre la gestión del agua de lastre: de la norma para el cambio del agua de lastre (regla D-1) a la norma de eficacia de la gestión del agua de lastre (regla D-2). Los funcionarios de supervisión deberían hacer uso de la resolución A.1088(28): "Aplicación del Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, 2004", en vez de las disposiciones de la regla B-3, a los efectos de hacer cumplir la norma de eficacia de la gestión del agua de lastre.

CAPÍTULO 2 – INSPECCIÓN DE LOS BUQUES A LOS QUE SE EXIGE LLEVAR A BORDO EL CERTIFICADO DE GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE (BWM)

2.1 Inspecciones de cuatro etapas

El Procedimiento para la supervisión por el Estado rector del puerto puede describirse como una inspección de cuatro etapas:

- .1 la primera etapa, la "inspección inicial", debería centrarse en la documentación y en asegurarse de que se ha nombrado a un oficial para la gestión del agua de lastre a bordo del buque y para que sea responsable del BWMS, así como que el oficial ha sido formado y sabe cómo hacer funcionar el sistema;
- .2 la segunda etapa, la "inspección más pormenorizada", en la cual se comprueba el funcionamiento del BWMS y el funcionario de supervisión aclara si el BWMS ha estado funcionando adecuadamente de conformidad con el BWMP y que se han verificado, durante los procedimientos de homologación, los indicadores de autovigilancia del funcionamiento. La realización de una inspección pormenorizada depende de las condiciones dispuestas en el artículo 9.2 del Convenio BWM;
- .3 la tercera etapa: está previsto que se realice el muestreo en esta etapa de supervisión por el Estado rector del puerto que está basada en el análisis indicativo, a fin de determinar si el buque se ajusta a la norma de gestión del agua de lastre descrita en la regla D-2; o si es necesario un análisis pormenorizado para comprobar el cumplimiento; y
- .4 la cuarta etapa incorpora, de ser necesario, un análisis pormenorizado, para verificar el cumplimiento de la norma D-2.

2.2 Inspección inicial

2.2.1 En la inspección inicial se examinará, como mínimo y en la medida de lo posible, lo siguiente:

- .1 verificar que existe a bordo un Certificado IBWM válido, sobre la base del artículo 9.1 a);
- .2 verificar que se cuenta a bordo con el BWMP y que está aprobado por el Estado de abanderamiento, sobre la base de la regla B-1;
- .3 verificar que se cuenta a bordo con el BWRB y que se ajusta a lo prescrito en el Convenio BWM, sobre la base de la regla B-2;
- .4 verificar que en el BWRB se registran los pormenores de toda operación con el agua de lastre, además de cualquier exención otorgada basándose en la regla B-2 y en el apéndice II del Convenio BWM así como las anotaciones relativas a toda descarga accidental y excepcional (regla B-2.3) y los casos en los que el agua de lastre no se ha cambiado, de conformidad con el Convenio BWM (regla B-4.5). El BWRB debería ajustarse a un formato aprobado (que puede ser un sistema de registro electrónico, que podría estar integrado en otro libro o sistema de registro) y se debería mantener a bordo del buque durante un mínimo de dos años

- después del último asiento. El oficial a cargo del funcionamiento debería firmar cada asiento del BWRB y el capitán debería firmar cada página completa;
- .5 al realizar la inspección inicial, el funcionario de supervisión debería inspeccionar visualmente el estado general del buque y el equipo y los medios indicados en el Certificado IBWM y el BWMP, incluido el BWMS si se exige la utilización de un sistema;
 - .6 en caso de que un buque esté sujeto a la norma para el cambio del agua de lastre, comprobar que el BWRB indica que se llevó a cabo el cambio exigido o, alternatively, que se han adoptado medidas para que el buque cumpla la norma de eficacia de la gestión del agua de lastre indicada en la regla D-2;
 - .7 comprobar que se han adoptado medidas para que el buque cumpla la norma de eficacia de la gestión del agua de lastre indicada en la regla D-2 una vez que esté obligado a hacerlo según lo dispuesto en la resolución A.1088(28);
 - .8 comprobar que un oficial ha sido designado como responsable del BWMP;
 - .9 verificar que los oficiales y tripulantes designados están familiarizados con los procedimientos esenciales de la gestión del agua de lastre, incluido el funcionamiento del BWMS; y
 - .10 en el caso de que un buque alegue que le es aplicable una excepción de conformidad con la regla A-3.1 (seguridad del buque o salvar vidas humanas), regla A-3.2 (descarga o entrada accidental de agua de lastre debido a la avería), regla A-3.3 (evitar o reducir al mínimo la contaminación) o regla B-4.4 (condiciones para cambio no seguras), el capitán debería facilitar pruebas de la necesidad de la excepción de que se trate.

2.2.2 El rendimiento del sistema de gestión del agua de lastre (BWMS) es clave para proteger el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes y los recursos del Estado rector del puerto. Si bien el rendimiento puede verificarse directamente mediante el muestreo del agua de lastre del buque (de conformidad con el artículo 9.1 c) y las Directrices para el muestreo del agua de lastre (D2)), tanto el Estado rector del puerto como el buque podrían beneficiarse de una comprobación basada en documentos a fin de determinar de manera más rápida durante la inspección inicial la validez del BWMS. A estos efectos, el funcionario de supervisión podría solicitar verificar el Certificado de homologación del BWMS, a fin de determinar si se utiliza de conformidad con las condiciones limitantes del Certificado de homologación. Si bien no es obligatorio contar a bordo y presentar el Certificado de homologación, el funcionario de supervisión también podría consultar el BWMP a fin de obtener información específica sobre el buque en cuestión acerca del BWMS y su utilización, y podría remitirse a la información sobre la homologación, compartida con la Organización de conformidad con la presentación de información sobre los sistemas de gestión del agua de lastre homologados (resolución MEPC.228(65)).

2.2.3 Si el Certificado IBWM es válido, se cuenta a bordo con el BWMP aprobado, los asientos en el BWRB son apropiados y las impresiones generales y las observaciones visuales a bordo del funcionario de supervisión confirman que hay un nivel alto de

mantenimiento por lo que respecta al Convenio BWM, el funcionario de supervisión por lo general debería limitar la inspección inicial a las deficiencias notificadas.

2.2.4 Motivos fundados

2.2.4.1 Cuando el funcionario de supervisión inspeccione un buque extranjero al que se le exija llevar el Certificado IBWM y que se halle en un puerto o en una terminal mar adentro bajo la jurisdicción del Estado rector del puerto, toda inspección de este tipo debería limitarse a comprobar que hay a bordo un certificado válido y otros documentos pertinentes y a que el funcionario de supervisión se haga una idea del estado general del buque, de su equipo y de la tripulación, a no ser que existan motivos fundados para pensar que el estado del buque o de su equipo no se ajusta en lo esencial a los pormenores del certificado.

2.2.4.2 Entre los "motivos fundados" para llevar a cabo una inspección más pormenorizada están los siguientes:

- .1 no se cuenta con el Certificado IBWM, no es válido o ha expirado;
- .2 ausencia de un BWMP aprobado por el Estado de abanderamiento;
- .3 ausencia de un BWRB o un BWRB que no se ajusta a las exigencias del Convenio BWM;
- .4 los asientos en el BWRB no reflejan la situación real del agua de lastre a bordo;
- .5 el estado del buque o del equipo no se corresponde en lo esencial con los pormenores del Certificado IBWM y el BWMP, o no ha sido objeto de mantenimiento;
- .6 no se ha designado a ningún oficial de conformidad con la regla B-1.5;
- .7 existe información o pruebas de que el capitán o los tripulantes designados no están familiarizados con sus funciones y las operaciones esenciales de a bordo por lo que respecta a la ejecución de la gestión del agua de lastre, o de que tales operaciones no se han llevado a cabo;
- .8 existe información de terceras partes, tales como un informe o una denuncia, respecto de una infracción del Convenio BWM;
- .9 si el BWMP exige la utilización de un BWMS, pruebas u observación de que el BWMS no se ha utilizado de conformidad con las instrucciones de funcionamiento;
- .10 existen pruebas, o se observan, de accidentes o defectos no notificados que afectan a la capacidad del buque de gestionar el agua de lastre (regla E-1.7);
- .11 existen pruebas o se observa que se ha descargado agua de lastre sin ajustarse a las reglas del Convenio BWM (regla A-2); y
- .12 el capitán no ha facilitado la prueba indicada en el párrafo 2.2.1.10.

2.2.4.3 En caso de que el buque no lleve certificados válidos, o si el funcionario de supervisión, guiándose por su impresión general o las observaciones que haya realizado a bordo, tiene motivos fundados para pensar que el estado del buque o de su equipo no se ajusta en lo esencial a los pormenores de los certificados o al Convenio BWM, o que el capitán o la tripulación designados no están familiarizados con los procedimientos esenciales de a bordo, o no los han implantado, debería realizarse una inspección más pormenorizada. Cuando se vaya a realizar una inspección más pormenorizada, el Estado rector del puerto debería tomar las medidas necesarias para garantizar que el buque no descargue agua de lastre hasta que pueda hacerlo de conformidad con lo dispuesto en el artículo 9.3 del Convenio BWM (véanse las prescripciones de notificación del párrafo 3.3 *infra*).

2.3 Inspección más pormenorizada

2.3.1 Cuando realice una inspección más pormenorizada, el funcionario de supervisión puede valerse de la siguiente lista de preguntas, que no es exhaustiva, para determinar en qué medida se está cumpliendo el Convenio BWM:

- .1 ¿Se ajusta la gestión del agua de lastre de a bordo a las operaciones señaladas en el BWMP? En particular:
 - .1 ¿Respetan la tripulación las restricciones operacionales y de seguridad específicas en relación con la entrada sin riesgos en los tanques, si son necesarias?
 - .2 ¿Gestiona la tripulación el agua de lastre y los sedimentos de conformidad con el BWMP?
 - .3 ¿Realizan los oficiales designados sus tareas según lo indicado en el BWMP?
 - .4 ¿Se ajustan al BWMP los requisitos en cuanto a mantenimiento de registros?
- .2 Desde el reconocimiento del buque de conformidad con la regla E-1.1, ¿se ha realizado algún cambio no aprobado de la estructura, equipo, accesorios, medios o materiales relacionados con el BWMP, a excepción de la sustitución de tales equipos o accesorios por otros iguales (regla E-1.10)?
- .3 Si el BWMP exige la utilización de un BWMS:
 - .1 ¿Está el BWMS y el equipo conexas en buenas condiciones de funcionamiento (esto puede incluir los filtros, bombas y medios de lavado a contracorriente)?
 - .2 ¿Se ajusta la tripulación a los procedimientos de seguridad relativos al funcionamiento del BWMS?
 - .3 ¿Funciona plenamente el proceso de tratamiento (esto puede incluir la referencia al sistema de autovigilancia de un BWMS)?
 - .4 ¿Concuerda el BWRB con el equipo de control de a bordo, incluido el dispositivo de autovigilancia del BWMS?

- .5 ¿Se hace funcionar el BWMS de acuerdo con las instrucciones de funcionamiento del fabricante?
- .6 ¿Puede el oficial designado demostrar que tiene los conocimientos necesarios del BWMS y de su funcionamiento?
- .7 ¿Se han hecho manipulaciones para evitar hacer uso del BWMS?
- .8 Si se precisan, ¿se encuentran a bordo del buque, en cantidad suficiente, todas las sustancias activas necesarias, y se están añadiendo al BWMS?

2.3.2 El funcionario de supervisión podrá examinar todo elemento del sistema de gestión del agua de lastre a fin de verificar que funciona adecuadamente.

2.3.3 Las inspecciones más pormenorizadas pueden exigir un muestreo.

2.4 Muestreo

2.4.1 El funcionario de supervisión debería llevar a cabo un análisis indicativo primero. Sin embargo, el tiempo necesario para realizar el análisis indicativo no debería causar demoras indebidas en las operaciones, movimiento o salida del buque. Si el resultado del análisis indicativo para D-2 excede el criterio D-2 por un valor umbral específico del método de análisis indicativo validado que se esté utilizando como se indica en las Orientaciones sobre el muestreo y el análisis del agua de lastre para su utilización con carácter experimental de conformidad con lo dispuesto en el Convenio BWM y en las Directrices (D2) (circular BWM.2/Circ.42),¹ se podrá llevar a cabo un análisis detallado.

2.4.2 La cantidad de las muestras de agua que han de obtenerse y las ubicaciones en el buque deberían estar en consonancia con las Directrices para el muestreo del agua de lastre (D2) y los documentos de orientación conexos elaborados por la Organización. Se debería hacer todo lo posible para evitar toda demora indebida para el buque.

2.4.3 El funcionario de supervisión no debería demorar las operaciones, movimientos o la salida del buque mientras espera los resultados del análisis pormenorizado.

2.5 Infracciones y control de los buques

Parada de la descarga debida al muestreo como medida de control

2.5.1 Si en el muestreo antedicho se obtiene un resultado o se corrobora información recibida de otro puerto o terminal mar adentro que indique que el buque supone una amenaza para el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos, la Parte en cuyas aguas esté operando el buque debería prohibir a dicho buque que descargue agua de lastre hasta que se haya neutralizado la amenaza (véanse las prescripciones de notificación del párrafo 3.3 *infra*).

¹ La validación de un método específico ha de llevarse a cabo de conformidad con el proceso de examen y revisión de las Orientaciones sobre el muestreo y el análisis del agua de lastre para su utilización con carácter experimental de conformidad con lo dispuesto en el Convenio BWM y en las Directrices (D2) (circular BWM.2/Circ.42).

Deficiencias que pueden dar lugar a detención

2.5.2 Si se determina que un buque ha infringido el Convenio BWM, el funcionario de supervisión puede tomar medidas para amonestar, detener o excluir el buque, o puede otorgarle permiso para zarpar a los efectos de descargar el agua de lastre en otro lugar o de dirigirse a un astillero de reparación. El funcionario de supervisión debería hacer uso de su juicio profesional para determinar si se detiene el buque hasta que toda deficiencia observada se corrige, o permitir que el buque zarpe con deficiencias que no suponen un riesgo inaceptable para el medio marino, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos (véanse las prescripciones de notificación de los párrafos 3.3 a 3.6 *infra*).

2.5.3 A fin de ser de ayuda para el funcionario de supervisión en la utilización de las presentes directrices, seguidamente figura una lista no exhaustiva de deficiencias que se estima que son de naturaleza tan seria que pueden justificar la detención de un buque:

- .1 la ausencia de un Certificado IBWM;
- .2 la ausencia de un BWMP;
- .3 la ausencia de un BWRB;
- .4 indicaciones de que el buque o su equipo no se corresponden de manera sustancial con los pormenores del Certificado IBWM y el BWMP;
- .5 ausencia, deterioro grave o fallo que impida el correcto funcionamiento del equipo prescrito en virtud del BWMP;
- .6 los oficiales o los tripulantes designados no están familiarizados con los procedimientos esenciales de gestión del agua de lastre, incluido el funcionamiento del BWMS y de todo el equipo asociado con éste;
- .7 no se ha implantado a bordo ningún procedimiento para la gestión del agua de lastre;
- .8 no hay un oficial designado;
- .9 el buque no se ajusta al BWMP por lo que respecta a la gestión y tratamiento del agua de lastre;
- .10 incumplimiento detectado mediante el resultado del muestreo; o
- .11 se ha descargado el agua de lastre sin ajustarse a las reglas del Convenio BWM (regla A-2).

Medidas de control

2.5.4 Si se determina que un buque ha infringido el Convenio BWM, el Estado rector del puerto puede tomar medidas para amonestar, detener o excluir el buque. El Estado rector del puerto, no obstante, podrá otorgar permiso al buque para zarpar del puerto o terminal mar adentro a los efectos de descargar el agua de lastre o de navegar hasta el astillero de reparación apropiado o la instalación de recepción disponibles más cercanos, siempre que no suponga un riesgo para el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos (véanse las prescripciones de notificación de los párrafos 3.3 a 3.6 *infra*).

2.5.5 Los Estados rectores de puerto deberían abstenerse de aplicar sanciones penales o de detener el buque, basándose en el muestreo durante el periodo de prueba. Esto no impedirá que el Estado rector del puerto adopte medidas preventivas para proteger su medio ambiente, la salud de los seres humanos, bienes o recursos.

2.5.6 El buque debería contar con pruebas de que el sistema de gestión del agua de lastre está homologado y se mantiene y se opera de conformidad con el plan de gestión del agua de lastre del buque.

2.5.7 Como una alternativa a la amonestación, detención o exclusión del buque, el funcionario de supervisión puede estimar conveniente la adopción de las siguientes medidas alternativas, siempre que hacerlo no suponga una amenaza para el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos:

- .1 retener a bordo toda el agua de lastre;
- .2 exigir que el buque realice toda reparación necesaria del BWMS;
- .3 permitir que el buque proceda a realizar el cambio del agua de lastre en una ubicación aceptable por el Estado rector del puerto, siempre que el cambio de agua de lastre siga siendo una práctica aceptable para el buque en cuestión y tales zonas o que ello se haya determinado de conformidad con las Directrices sobre la designación de zonas para el cambio del agua de lastre (D14);
- .4 permitir que el buque descargue el agua de lastre en otro buque o en una instalación de recepción apropiada a bordo o en tierra; o
- .5 permitir que el buque gestione agua de lastre o una porción de la misma de conformidad con un método que el Estado rector del puerto juzgue aceptable.

CAPÍTULO 3 – PRESCRIPCIONES DE NOTIFICACIÓN

3.1 Las autoridades del Estado rector del puerto deberían cerciorarse de que, una vez concluida la inspección, se facilita al capitán del buque un documento en el que se indiquen los resultados de la inspección, los pormenores de cualquier medida adoptada por el funcionario de supervisión y una lista de las medidas correctivas que puedan tener que iniciar el capitán y/o la compañía. Tales informes se deberían formular con arreglo al modelo que figura en el apéndice 13 de los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto (resolución A.1052(27), párrafo 4.1.1).

3.2 Si un buque se ha inspeccionado a raíz de una solicitud de investigación de otro Estado, el informe de la inspección debería enviarse al Estado solicitante y al Estado de abanderamiento (artículo 10.4).

3.3 En caso de que se tomen medidas de conformidad con lo dispuesto en los párrafos 2.2.4.3, 2.5.1 o 2.5.5:

- .1 el Estado rector del puerto debería informar, por escrito, al Estado de abanderamiento del buque en cuestión o, si esto no es posible, al cónsul o representante diplomático del buque de que se trate, dando cuenta de todas las circunstancias por las cuales se estimó necesario adoptar

medidas. Además, debería informarse a la organización reconocida responsable de la expedición de certificados (artículo 11.2); y

- .2 en caso de que el funcionario de supervisión no pueda tomar las medidas previstas o si se permite al buque continuar hasta el próximo puerto de escala, las autoridades del Estado rector del puerto deberían comunicar todos los hechos a las autoridades del país del próximo puerto apropiado de escala, al Estado de abanderamiento y, si procede, a la organización reconocida (artículo 11.3; resolución A.1052(27), párrafo 4.1.4).

3.4 En caso de infracción del Convenio BWM, deberían efectuarse las notificaciones indicadas en el párrafo 3.3. Además, debería notificarse al buque la infracción, y el informe que se remita al Estado de abanderamiento debería incluir cualquier prueba de ella (artículo 11.1).

3.5 Cuando, en el ejercicio de sus facultades de supervisión por el Estado rector del puerto, una Parte deniegue a un buque extranjero la entrada en los puertos o terminales mar adentro sometidos a su jurisdicción, sea o no como resultado de información sobre un buque deficiente, debería notificar inmediatamente al capitán y al Estado de abanderamiento los motivos de la denegación de la entrada en puerto (resolución A.1052(27), párrafo 4.1.2).

3.6 En caso de detención, se debería enviar una notificación inicial como mínimo a la Administración del Estado de abanderamiento lo antes posible. Si dicha notificación se hace verbalmente, se debería confirmar después por escrito. La notificación debería incluir como mínimo el nombre del buque, el número IMO, copias del modelo A y del modelo B, que figuran en el apéndice 13 de los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto, la hora de la detención y copias de cualquier orden de detención. De igual modo, cuando corresponda, se debería enviar una notificación a las organizaciones reconocidas que hayan expedido los certificados pertinentes en nombre del Estado de abanderamiento. También se debería enviar una notificación por escrito del levantamiento de la detención a las partes citadas anteriormente. La información correspondiente debería incluir como mínimo el nombre del buque, el número IMO, la fecha y hora del levantamiento de la detención y una copia del modelo B, que figura en el apéndice 13 de los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto (resolución A.1052(27), párrafo 4.1.3).

ANNEX 1

RESOLUTION MEPC.252(67)

Adopted on 17 October 2014

GUIDELINES FOR PORT STATE CONTROL UNDER THE BWM CONVENTION

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution from ships,

RECALLING ALSO that the International Conference on Ballast Water Management for Ships held in February 2004 adopted the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004 (the Ballast Water Management Convention) together with four conference resolutions,

RECALLING FURTHER that article 9 of the Ballast Water Management Convention prescribes that ships to which the Convention applies may, in any port or offshore terminal of another Party, be subject to inspection by officers duly authorized by that Party for the purpose of determining whether the ship is in compliance with the Convention,

NOTING that article 3.3 of the Ballast Water Management Convention prescribes that Parties to the Convention shall apply its requirements as may be necessary to ensure that no more favourable treatment is given to ships of non-Parties to the Convention,

HAVING CONSIDERED, at its sixty-seventh session, *Guidelines for port State control under the BWM Convention*, developed by the Sub-Committee on Implementation of IMO Instruments, at its first session,

1 ADOPTS the *Guidelines for port State control under the BWM Convention*, as set out in the annex to this resolution;

2 INVITES Governments to apply the guidelines when exercising port State control inspections;

3 AGREES to keep the guidelines under review, following the trial period associated with the *Guidance on ballast water sampling and analysis for trial use in accordance with the BWM Convention and Guidelines (G2)* (BWM.2/Circ.42) and in the light of experience gained with their application.

ANNEX

GUIDELINES FOR PORT STATE CONTROL UNDER THE BWM CONVENTION

CHAPTER 1 GENERAL

1.1 Purpose

1.1.1 These guidelines are intended to provide basic guidance for the conduct of a port State control (PSC) inspection to verify compliance with the requirements of the International Convention for the Control and Management of Ship's Ballast Water and Sediments, 2004 (BWM Convention). They are not intended to limit the rights the port State has in verifying compliance with the BWM Convention.

1.1.2 The Marine Environment Protection Committee, at its sixty-fifth session (May 2013), approved the *Guidance on ballast water sampling and analysis for trial use in accordance with the BWM Convention and Guidelines (G2)* (BWM.2/Circ.42) and agreed in principle with the recommendations related to the trial period for reviewing, improving and standardizing the guidance, as set out in annex 6 to document BLG 17/18.

1.2 Definitions and abbreviations

1.2.1 For the purpose of these guidelines, the definitions in the BWM Convention and in BWM.2/Circ.42 apply.

1.2.2 For the purpose of these guidelines, the following abbreviations apply:

IBWMC: International Ballast Water Management Certificate;

BWMP: Ballast Water Management Plan;

BWRB: Ballast Water Record Book;

BWMS: Ballast Water Management System;

FSUs: Floating Storage Units; and

FPSOs: Floating Production, Storage and Offloading unit.

1.3 Application

1.3.1 These guidelines apply to ships as stipulated in article 3 of the BWM Convention.

1.3.2 The regulations of the BWM Convention contain the following compliance provisions:

- .1 the discharge of ballast water shall only be conducted in accordance with the regulations of the BWM Convention (regulation A-2);
- .2 an IBWMC is required for all ships of 400 GT or above, excluding floating platforms, FSUs and FPSOs, as identified in regulation E-2;
- .3 a ship is required to have on board and implement a BWMP approved by the Administration;

- .4 a ship is required to have on board and maintain a BWRB which shall at least contain the information specified in appendix II of the BWM Convention, for a minimum period of two years after the last entry has been made (regulation B-2);
- .5 a ship is required to meet either the ballast water exchange standard (regulation D-1) or ballast water performance standard (regulation D-2) in accordance with regulation B-3. The PSCO, however, should only enforce this in accordance with the schedule in resolution A.1088(28);
- .6 ballast water exchange is conducted at least 200 nm from the nearest land and in water at least 200 m in depth, or in cases where the ship is unable, at least 50 nm from the nearest land and in water at least 200 m in depth, or in a designated ballast water exchange area and is required to be conducted in accordance with regulation B-4;
- .7 sediment is removed and disposed from spaces designated to carry ballast water in accordance with the provisions of the ship's BWMP;
- .8 officers and crew shall be familiar with their duties in the implementation of ballast water management particular to the ship and ship's BWMP (regulation B-6);
- .9 any exemptions from the BWM Convention shall be recorded in the BWRB (regulation A-4.4) as well as records of any accidental and exceptional discharges (regulation B-2.3) and instances where ballast water was not exchanged in accordance with the BWM Convention (regulation B-4.5);
- .10 a ship is required to report accidents or defects that affect its ability to manage ballast water to the flag State and the port State (regulation E-1.7);
- .11 the condition of a ship, and its equipment, systems and processes shall be maintained to conform with the BWM Convention (regulation E-1.9); and
- .12 after any survey of a ship under regulation E-1.1 has been completed, no change shall be made in the structure, equipment, fittings, arrangements or material associated with the BWMP and covered by the survey without the sanction of the Administration, except the direct replacement of such equipment or fittings (regulation E-1.10).

1.3.3 The regulations of the BWM Convention contain the following exceptions to the specific compliance provisions detailed below:

- .1 exception to ballast water management requirements in the case of uptake or discharge of ballast water and sediments necessary for the purpose of ensuring the safety of a ship in emergency situations or saving life at sea (regulation A-3.1);
- .2 exception to ballast water management requirements under certain conditions in the case of the accidental discharge or ingress of ballast water and sediments resulting from damage to a ship or its equipment (regulation A-3.2);

- .3 exception to ballast water management requirements in the case of the uptake and discharge of ballast water and sediments when being used for the purpose of avoiding or minimizing pollution incidents from the ship (regulation A-3.3);
- .4 exception to the ballast water management requirements in the case of the uptake and subsequent discharge on the high seas of the same ballast water and sediments (regulation A-3.4);
- .5 exception to the ballast water management requirements in the case of the discharge of ballast water and sediments from a ship at the same location where the whole of the ballast and those sediments originated and provided that no mixing with unmanaged ballast water and sediments from other areas has occurred (regulation A-3.5);
- .6 exception to the ballast water management requirements in the case of the discharge of ballast water to a reception facility designed taking into account the *Guidelines for ballast water reception facilities (G5)* (regulation B-3.6); and
- .7 exception to the ballast water exchange requirements in the case where the master reasonably decides that such exchange would threaten the safety or stability of the ship, its crew, or its passengers because of adverse weather, ship design or stress, equipment failure, or any other extraordinary condition (regulation B-4.4).

1.3.4 With respect to ships of non-parties to the BWM Convention, port State control officers (PSCO) of Parties should apply the same requirements to ensure that no more favourable treatment is given to such ships.

1.3.5 The BWM Convention provides for a transition between two standards of ballast water management: from the ballast water exchange standard (regulation D-1) to the ballast water performance standard (regulation D-2). Resolution A.1088(28) on *Application of the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004* should be used by the PSCO instead of the schedules of regulation B-3 for the purpose of enforcing compliance with the ballast water performance standard.

CHAPTER 2

INSPECTIONS OF SHIPS REQUIRED TO CARRY THE BALLAST WATER MANAGEMENT (BWM) CERTIFICATE

2.1 Four-stage inspection

The PSC procedure can be described as a four-stage inspection:

- .1 the first stage, the "initial inspection", should focus on documentation and ensuring that an officer has been nominated for ballast water management on board the ship and to be responsible for the BWMS, and that the officer has been trained and knows how to operate it;
- .2 the second stage – the "more detailed inspection" where the operation of the BWMS is checked and the PSCO clarifies whether the BWMS has been operated adequately according to the BWMP and the self-monitored operational indicators verified during type approval procedures. Undertaking a detailed inspection is dependent on the conditions of article 9.2 of the BWM Convention;

- .3 the third stage – sampling is envisaged to occur during this stage of PSC which relies on indicative analysis, to identify whether the ship is meeting the ballast water management performance standard described in regulation D-2, or whether detailed analysis is necessary to ascertain compliance; and
- .4 the fourth stage, if necessary, incorporates detailed analysis to verify compliance with the D-2 standard.

2.2 Initial inspection

2.2.1 An initial inspection will, as a minimum and to the extent applicable, examine the following:

- .1 check that a valid IBWMC is on board, based on article 9.1(a);
- .2 check the BWMP is on board and approved by the flag State, based on regulation B-1;
- .3 check the BWRB is on board and meets the requirements of the BMW Convention, based on regulation B-2;
- .4 check that the details of any ballast water operations carried out are recorded in the BWRB together with any exemptions granted, based on regulation B-2 and appendix II of the BWM Convention, as well as notations of any accidental and exceptional discharges (regulation B-2.3) and instances where ballast water was not exchanged in accordance with the BWM Convention (regulation B-4.5). The BWRB should be in an approved format (which may be an electronic record system, which may be integrated into another record book or system) and should be kept on board the ship for a minimum of two years after the last entry. The officer in charge of the operation should sign each entry in the BWRB and the master should sign each completed page;
- .5 in conducting the initial inspection, PSCO should conduct a visual check of the overall condition of the ship and the equipment and arrangements detailed in the IBWMC and the BWMP, including the BWMS if the use of one is required;
- .6 in the case of a ship subject to the ballast water exchange standard, check that the BWRB indicates that the required exchange was undertaken, or alternatively, the ship has taken steps to meet the ballast water performance standard described in regulation D-2;
- .7 check that the ship has taken steps to meet the ballast water performance standard described in regulation D-2 once required to do so by resolution A.1088(28);
- .8 check that an officer has been designated to be responsible for the BWMP;
- .9 check that designated officers and crew are familiar with essential BWM procedures, including the operation of BWMS; and

- .10 in the case of a ship claiming an exception under regulation A-3.1 (safety of the ship or saving life), regulation A-3.2 (accidental discharge or ingress resulting from damage), regulation A-3.3 (avoiding or minimizing pollution) or regulation B-4.4 (unsafe conditions for exchange), the master should provide proof of the need for the relevant exception.

2.2.2 The performance of a ballast water management system (BWMS) is key to protecting the environment, human health, property and resources of the port State. While this performance may be verified directly by sampling the ship's ballast water (as per article 9.1(c) and *Guidelines for ballast water sampling (G2)*), both the port State and the ship may benefit from a document check to more readily establish the validity of the BWMS during the initial inspection. To this end, the PSCO may ask to check the Type Approval Certificate for the BWMS, to determine whether the BWMS is used in accordance with any limiting conditions on the Type Approval Certificate. While carriage and presentation of the Type Approval Certificate is not mandatory, the PSCO may also consult the BWMP to obtain ship-specific information on the BWMS and its use, and may refer to type-approval information shared with the Organization pursuant to the *Information reporting on type approved ballast water management systems* (resolution MEPC.228(65)).

2.2.3 If the IBWMC is valid, the approved BWMP is on board, entries in the BWRB are appropriate and the PSCO's general impressions and visual observations on board confirm a good standard of maintenance with regard to the BWM Convention, the PSCO should generally confine the initial inspection to reported deficiencies.

2.2.4 Clear grounds

2.2.4.1 When a PSCO inspects a foreign ship which is required to hold an IBWMC, and which is in a port or an offshore terminal under the jurisdiction of the port State, any such inspection should be limited to verifying that there is on board a valid certificate and other relevant documentation and the PSCO forming an impression of the overall condition of the ship, its equipment and its crew, unless there are "clear grounds" for believing that the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of the certificate.

2.2.4.2 "Clear grounds" to conduct a more detailed inspection include:

- .1 IBWMC is missing, not valid, or has expired;
- .2 absence of a BWMP approved by the flag State;
- .3 absence of a BWRB or a BWRB that does not meet the requirements of the BWM Convention;
- .4 entries in the BWRB do not reflect the actual ballast water situation on board;
- .5 condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of the IBWMC and the BWMP or has not been maintained;
- .6 no officer has been designated in accordance with regulation B-1.5;

- .7 information or evidence that the master or designated crew is not familiar with their duties and essential shipboard operations relating to the implementation of the ballast water management or that such operations have not been carried out;
- .8 information from third parties such as a report or complaint concerning violation of the BWM Convention;
- .9 if the BWMP requires the use of a BWMS evidence, or observation that the BWMS has not been used in accordance with its operational instructions;
- .10 evidence or observation of unreported accidents or defects that affect the ability of the ship to manage ballast water (regulation E-1.7);
- .11 evidence or observation that ballast water has been discharged other than in accordance with the regulations of the BWM Convention (regulation A-2); and
- .12 the master has not provided the proof referenced in paragraph 2.2.1.10.

2.2.4.3 If the ship does not carry valid certificates, or if the PSCO, from general impressions or observations on board, has clear grounds for believing that the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of the certificates or the BWM Convention, or that the master or designated crew is not familiar with, or have not implemented essential shipboard procedures, a more detailed inspection should be carried out. Where a more detailed inspection is to be carried out, the port State will take such steps to ensure the ship will not discharge ballast water until it can do so in accordance with article 9.3 of the BWM Convention (see notification requirements in paragraph 3.3 below).

2.3 More detailed inspection

2.3.1 When carrying out a more detailed inspection, the PSCO may utilize, but not be limited to, the following questions to ascertain the extent of compliance with the BWM Convention:

- .1 Is the ballast water management on board the ship in accordance with the operations outlined in the ship's BWMP? In particular:
 - .1 Is the crew following specific operational or safety restrictions associated with safe tank entry, if needed?
 - .2 Is the crew managing ballast water sediments in accordance with the BWMP?
 - .3 Are designated officers following their duties as set out in the BWMP?
 - .4 Are the record-keeping requirements in accordance with the BWMP?
- .2 Since the time of the survey of the ship under regulation E-1.1, has an unsanctioned change been made to the structure, equipment, fittings, arrangements or material associated with the BWMP, except the direct replacement of such equipment or fittings (regulation E-1.10)?

- .3 If the BWMP requires the use of a BWMS:
 - .1 Is the BWMS and associated equipment in good working order, (this could include filters, pumps, and back flushing equipment)?
 - .2 Is the crew following safety procedures associated with operation of the BWMS?
 - .3 Is the treatment process fully operational (this could include, reference to the self-monitoring system of a BWMS)?
 - .4 Does the BWRB align with the onboard control equipment, including the self-monitoring device of the BWMS?
 - .5 Is the BWMS being operated according to the operational instructions?
 - .6 Can the designated officer demonstrate the necessary knowledge of the BWMS and how it operates?
 - .7 Has the BWMS been bypassed?
 - .8 Where required, are any needed Active Substances present in adequate supply on board the ships, and where present, are they being introduced into the BWMS?

2.3.2 The PSCO may examine any element of the ballast water system in order to check that it is working properly.

2.3.3 More detailed inspection may result in sampling.

2.4 Sampling

2.4.1 PSCO should carry out an indicative analysis first. However, the time required to conduct the indicative analysis should not unduly delay the operations, movement or departure of the ship. If the result of indicative analysis for the D-2 standard exceeds the D-2 standard by a threshold specific to the validated indicative analysis method being used as set out in the *Guidance on ballast water sampling and analysis for trial use in accordance with the BWM Convention and Guidelines (G2)* (BWM.2/Circ.42)¹, a detailed analysis can be carried out.

2.4.2 The quantity of the sampling water to be taken and location in the ship chosen should be in accordance with the *Guidelines for ballast water sampling (G2)* and associated guidance developed by the Organization. Every effort should be made to avoid any undue delays to the ship.

2.4.3 The PSCO should not delay the operation, movement or departure of the ship while waiting for the results of detailed analysis.

¹ The validation on a specific method is to be carried out through the process of review and revision of the *Guidance on sampling and analysis for trial use in accordance with the BWM Convention and Guidelines (G2)* (BWM.2/Circ.42).

2.5 Violations and control of ships

Stopping the discharge due to sampling as a control action

2.5.1 If the sampling described above leads to a result, or supports information received from another port or offshore terminal, indicating that the ship poses a threat to the environment, human health, property or resources, the Party in whose waters the ship is operating should prohibit such ship from discharging ballast water until the threat is removed (see notification requirements in paragraph 3.3 below).

Detainable deficiencies

2.5.2 If a ship has violated the BWM Convention, the PSCO may take steps to warn, detain or exclude the ship or grant such a ship permission to leave to discharge ballast water elsewhere or seek repairs. The PSCO should use professional judgment to determine whether to detain the ship until any noted deficiencies are corrected, or to permit a ship to sail with deficiencies that do not pose an unreasonable threat of harm to the marine environment, human health, property or resources (see notification requirements in paragraphs 3.3 to 3.6 below).

2.5.3 In order to assist the PSCO in the use of these guidelines, there follows a non-exhaustive list of deficiencies which are considered to be of such a serious nature that they may warrant the detention of a ship:

- .1 absence of an IBWMC;
- .2 absence of a BWMP;
- .3 absence of a BWRB;
- .4 indication that the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of the IBWMC and BWMP;
- .5 absence, serious deterioration or failure of proper operation of equipment required under the BWMP;
- .6 the designated officers or crew are not familiar with essential ballast water management procedures including the operation of BWMS and all associated BWMS equipment;
- .7 no ballast water management procedures have been implemented on board;
- .8 no designated officer has been nominated;
- .9 the ship has not complied with the BWMP for management and treatment of ballast water;
- .10 result of non-compliance by sampling; or
- .11 ballast water has been discharged other than in accordance with the regulations of the BWM Convention (regulation A-2).

Control actions

2.5.4 If a ship is detected to have violated the BWM Convention, the port State may take steps to warn, detain or exclude the ship. The port State, however, may grant such a ship permission to leave the port or offshore terminal for the purpose of discharging ballast water or proceeding to the nearest appropriate repair yard or reception facility available, provided doing so does not present a threat of harm to the environment, human health, property or resources (see notification requirements in paragraphs 3.3 to 3.6 below).

2.5.5 Port States should refrain from applying criminal sanctions or detaining the ship, based on sampling during the trial period. This does not prevent the port State from taking preventive measures to protect its environment, human health, property or resources.

2.5.6 The ship should have evidence that the ballast water management system is type approved and has been maintained and operated in accordance with the ships' Ballast Water Management Plan.

2.5.7 As an alternative to warning, detention or exclusion of the ship, the PSCO may wish to consider the following alternative measures, providing doing so does not present a threat to the environment, human health, property or resources:

- .1 retention of all ballast water on board;
- .2 require the ship to undertake any repairs required to the BWMS;
- .3 permit the ship to proceed to exchange ballast water in a location acceptable to the port State, providing ballast water exchange is still an acceptable practice for the specific ship and such areas are established in accordance with the *Guidelines on designation of areas for ballast water exchange (G14)*;
- .4 allow the ship to discharge ballast to another ship or to an appropriate shipboard or land-based reception facility; or
- .5 allow the ship to manage the ballast water or a portion of it in accordance with a method acceptable to the port State.

CHAPTER 3 REPORTING REQUIREMENTS

3.1 Port State authorities should ensure that, at the completion of an inspection, the master of the ship is provided with a document showing the results of the inspection, details of any action taken by the PSCO and a list of any corrective action to be initiated by the master and/or company. Such reports should be made in accordance with the format in appendix 13 of the *Procedures for port State Control* (resolution A.1052(27), paragraph 4.1.1).

3.2 If a ship has been inspected as a result of a request for investigation from another State, the inspection report should be sent to the requesting State and the flag State (article 10.4).

3.3 In the event that an action is taken in accordance with paragraphs 2.2.4.3, 2.5.1 or 2.5.5:

- .1 the port State should inform, in writing, the flag State of the ship concerned, or if this is not possible, the consul or diplomatic representative of the ship concerned, of all the circumstances in which the action was deemed necessary. In addition, the recognized organization responsible for the issue of certificates should be notified (article 11.2); and
- .2 in the event that the PSCO is unable to take the intended action, or if the ship has been allowed to proceed to the next port of call, the authorities of the port State should communicate all the facts to the authorities of the country of the next appropriate port of call, to the flag State, and to the recognized organization, where appropriate (article 11.3; resolution A.1052(27), paragraph 4.1.4).

3.4 In the event of a violation of the BWM Convention, the notifications in paragraph 3.3 should be made. In addition, the ship should be notified of the violation and the report forwarded to the flag State should include any associated evidence (article 11.1).

3.5 Where, in the exercise of port State control, a Party denies a foreign ship entry to the ports or offshore terminals under its jurisdiction, whether or not as a result of information about a substandard ship, it should forthwith provide the master and flag State with reasons for the denial of entry (resolution A.1052(27), paragraph 4.1.2).

3.6 In the case of a detention, at least an initial notification should be made to the flag State as soon as practicable. If such notification is made verbally, it should be subsequently confirmed in writing. As a minimum, the notification should include details of the ship's name, the IMO number, copies of Forms A and B as set out in appendix 13 of the Procedures for port State Control, time of detention and copies of any detention order. Likewise, the recognized organizations which have issued the relevant certificates on behalf of the flag State should be notified, where appropriate. The parties above should also be notified in writing of the release of detention. As a minimum, this information should include the ship's name, the IMO number, the date and time of release and a copy of Form B as set out in appendix 13 of the *Procedures for Port State Control* (resolution A.1052(27), paragraph 4.1.3).



Asociación de
Navieros
Españoles
(ANAVE)

Convenio de
Gestión de Aguas
de Lastre

Pautas para preparar las inspecciones de Control por el Estado Rector del Puerto

Buques a los que NO se les aplica el Convenio - Buques sin lastre

Buques sin tanques de lastre o con tanques precintados.

Las empresas con buques de estas características deben instruir a sus capitanes para que, en caso de serles requerido el certificado en una inspección de PSC:

- Aleguen que el buque no está obligado por **no estar proyectado para llevar agua de lastre** y
- Presenten el **libro de estabilidad** para acreditar la anterior afirmación.

Buques a los que NO se les aplica el Convenio – Cabotaje nacional

El Convenio no resulta de aplicación a:

- Buques de una Parte que operen únicamente en aguas bajo la jurisdicción de esa Parte, salvo que ésta decida unilateralmente exigirlo (Ej.: buques españoles haciendo únicamente cabotaje en España).
- Buques de una Parte que operen únicamente en aguas bajo la jurisdicción de otra Parte, a reserva de que esta Parte autorice la exclusión. (Ej. España y Reino Unido han ratificado. Buques españoles podrían operar excluidos en cabotaje nacional de Reino Unido, si éste lo autorizase. **Consultar al Estado en el que se vaya a prestar servicio**). La **DGMM** ha informado a ANAVE de que **aplicará igualdad de trato en los tráficos de cabotaje independientemente del pabellón del buque**.
- Buques que operen únicamente en aguas situadas bajo la jurisdicción de una Parte y en alta mar... (Ej.: Buques de pabellón de Malta -que no ha ratificado- que operen sólo en aguas bajo la jurisdicción de España y en alta mar [Cádiz-Canarias, Península-Melilla...]).

A tener en cuenta

Buques en tráficos de cabotaje

IMPORTANTE

- El Convenio no es de aplicación a los buques que operen únicamente en esos tráficos de cabotaje. Todos los buques que, aunque muy esporádicamente, salgan al exterior deben cumplir los requisitos que se exigen en el Convenio de lastre (disponer de Certificado, Plan de Gestión, Libro de Registro,...)
- **Instruir a los capitanes** de los buques a los que no sea de aplicación el Convenio para que en caso de una inspección de PSC sepan justificar por qué no cuentan con el certificado.

Buques a los que se les aplica el Convenio – Certificados

A partir del 8 de septiembre de 2017, todo buque ≥ 400 GT al que se aplique el convenio debe llevar a bordo:

- **Buques de bandera de un Estado Parte del Convenio** (entre ellos, España): Un Certificado de Gestión de Aguas de Lastre.
- **Buques de bandera de un Estado NO Parte** (Ej. Chipre, Malta, Portugal, Italia,...): Un documento (*Statement of Compliance*) que acredite el cumplimiento por el buque de los requisitos del Convenio. Normalmente, este documento lo puede expedir la Sociedad de Clasificación del buque.

Buques a los que se les aplica el Convenio – Documentos adicionales

A partir del 8 de septiembre de 2017, además del Certificado o *Statement of Compliance* todo buque al que se aplique el convenio debe llevar a bordo:

- **Plan de Gestión de Aguas de Lastre**, aprobado por la Administración de bandera o una Organización Reconocida.
- **Libro de registro de gestión de aguas de lastre**, en el que se deben anotar todas las operaciones efectuadas con lastres o las causas por las que no se intercambió el lastre (en su caso).
- (En su caso) **Documento acreditativo de la homologación del equipo** de tratamiento de aguas de lastre instalado en el buque.

Tráficos en los que no es posible el cambio de lastre

“No se exigirá a un buque que se desvíe de su tráfico previsto, o lo retrase” (Convenio, Regla B-4.3).

Si no es posible efectuar el cambio de lastre según prevé el Convenio (a 200 millas de distancia de la tierra más próxima -como mínimo 50 si ello no fuera posible- y 200 metros de profundidad):

- Circular de la OMI BWM.2/Circ.63 (julio 2017): recomienda a los Estados que, para estos buques, hasta la fecha en la que tengan que instalar los equipos, **no debería ser obligatorio cambiar el agua de lastre ni descargarla en instalaciones de recepción**, salvo que se hayan designado zonas específicas.
- La DGMM ha acordado con Marruecos esta aplicación.

Tráficos en los que no es posible el cambio de lastre

Cuando un buque no lleve a cabo el cambio de agua de lastre:

- Tiene que hacer una **anotación en el libro de registro** indicando las causas.
- Posible anotación: *“Ha sido imposible cambiar el agua de lastre sin retrasar el buque ni desviarlo, a la distancia de la costa y/o profundidad establecidas en el Convenio y no existe una zona designada para este cambio (OMI BWM.2/Circ.63)”*.
- Debe hacerse en cada viaje en que se den estas circunstancias.

Preparación para una inspección de PSC: Inspección inicial

El inspector de PSC:

- Inspeccionará el **certificado, plan y libro de registro**.
- Comprobará que **se registran en el libro** los pormenores de toda operación con el agua de lastre.
- Comprobará que **se ha designado a un oficial** como encargado de la Gestión de los Lastres a bordo.
- Comprobará que **dicho oficial y la dotación en general están familiarizados con el método de gestión de lastre** y (en su caso), con el equipo de tratamiento instalado.
- Efectuará una **inspección visual de la condición en general del** buque y los equipos de lastre descritos en el Plan aprobado.

Si el Certificado es válido, se cuenta a bordo con el Plan aprobado, los asientos en el libro de registro son apropiados y las impresiones generales y las observaciones visuales a bordo del inspector confirman que hay un nivel alto de mantenimiento por lo que respecta al Convenio, la inspección debería concluir aquí.

Por el contrario, si el Certificado no es válido, el buque no cuenta a bordo con el Plan aprobado, los asientos en el libro de registro son inapropiados, las impresiones generales y las observaciones visuales a bordo del inspector indican que puede haber un mantenimiento inadecuado o que la dotación no está familiarizada con los procedimientos del Plan aprobado, el inspector podrá decidir efectuar una [inspección más detallada](#).

Preparación para una inspección de PSC: Inspección más detallada

El inspector de PSC:

- Comprobará si **se siguen los procedimientos operacionales detallados en el Plan** (seguridad, anotaciones en el libro, sedimentos, ...).
- Comprobará en el libro de registro **si se ha llevado a cabo la gestión del lastre** con arreglo al Plan en los últimos viajes.
- (En su caso) Comprobará los sistemas de seguimiento automático del equipo de tratamiento instalado y los circuito de *bypass* del mismo en caso de emergencia.
- Podrá examinar cualquier elemento del sistema de gestión del agua de lastre para comprobar si **funciona adecuadamente**.
- Podrá **llevar a cabo un muestreo**.

Lista de comprobación cumplimiento Regla D-1 (cambio agua de lastre)

- **ANTES DE LA LLEGADA A PUERTO**

- ☐ Efectuar el intercambio de lastre en el lugar adecuado y anotarlo en el Libro
- ☐ Comprobar si hay normas nacionales específicas en el puerto de llegada
- ☐ Comprobar si hay que enviar un formulario de informe al puerto antes de la llegada
- ☐ Si fuese necesario, enviar una nota al PSC informando sobre posibles incidentes o averías

- **EN PUERTO – Documentos necesarios:**

- ☐ Certificado o *Statement of Compliance* con el Convenio
- ☐ Plan de Gestión de Lastre aprobado para la aplicación de la Regla D-1
- ☐ Libro de registro de aguas de lastre debidamente relleno

- **FAMILIARIZARSE CON:**

- ☐ Lugares a bordo para la toma de muestras en el sistema de lastre
- ☐ Existencia de posibles zonas designadas para el intercambio de lastres
- ☐ Fecha aproximada prevista para la instalación de los equipos de tratamiento

Deficiencias objeto de detención

Lista no exhaustiva

Ausencia de certificado Internacional, Plan o Libro de Registro del agua de lastre.

El estado del buque no se corresponde con el Certificado y el Plan.

Los oficiales designados o la tripulación no están familiarizados con la gestión del agua de lastre.

No se siguen los procedimientos relacionados con la gestión del lastre.

No se ha designado ningún oficial encargado del agua de lastre.

Se ha **descargado agua de lastre sin cumplir lo establecido en el Convenio**.

Más información



www.anave.es

Zona de Socios



Spanish
Shipowners
Association
(ANAVE)

Convention for
the Control and
Management of
Ships' Ballast
Water

Guidelines to prepare a Port State Control inspection

Ships to which the Convention does NOT apply – Ships without ballast

Ships WITHOUT ballast tanks or with SEALED tanks.

Companies with vessels of this type should instruct their captains to ensure that, if they are asked for the certificate on a PSC inspection, they:

- Claim that the ship is not bound because it is not **designed to carry ballast water** and
- Present the **ship's stability booklet** to prove the above statement.

Ships to which the Convention does NOT apply – National cabotage

The Convention is not applicable to:

- Ships of a Party which **only** operate in waters under the jurisdiction of that Party, unless this Party determines otherwise (e.g.: Spanish flagged vessels operating only in Spanish cabotage trades).
- Ships of a Party which **only** operate in waters under the jurisdiction of another Party, subject to the authorization of the latter Party for such exclusion. (e.g.: Spain and UK have both ratified. Spanish flagged ships could operate without complying with the BWC in UK cabotage trades, if authorized by UK. **The State in which the service is to be provided should be consulted**). **Spanish Maritime Authority** has informed ANAVE that **Spain will apply an “equal treatment” in Spanish cabotage trades, regardless of the flag of the vessel.**
- Ships which **only** operate in waters under the jurisdiction of one Party and on the high seas... (e.g.: Malta has not ratified. Maltese flagged vessels which only operate in waters under Spanish jurisdiction and high seas [Cádiz-Canarias, Península-Melilla...]).

To take into account Vessels in cabotage trades

IMPORTANT

- The Convention does not apply to vessels operating exclusively in those cabotage trades. All ships that, even very occasionally, operate in international trades, must meet the requirements of the Ballast Convention (have Certificate, Management Plan, Record Book, ...)
- **Instruct the captains** of ships to which the Convention does not apply so that in case of a PSC inspection they can justify why they do not have the Certificate.

Ships to which the BWM Convention applies - Certificates

From 8 September 2017, ships with $GT \geq 400$ to which the Convention applies must have on board:

- **Ships flying the flag of a Party** (among them, Spain): International Ballast Water Management Certificate.
- **Ships flying the flag of a non Party** (e.g. Cyprus, Malta, Portugal, Italy,...): Statement of Compliance. Normally, the ship's classification society can issue this document.

Ships to which the BWM Convention applies – Additional documents

From 8 September, 2017, in addition to the Certificate or Statement of Compliance a ship to which the Convention applies must carry on board:

- **Ballast Water Management Plan**, approved by the Flag State or a Recognized Organization.
- **Ballast Water Record Book**, in which each operation concerning ballast water shall be fully recorded or the causes for which the ballast was not exchanged (when applicable).
- (If applicable) **Document certifying the approval of the ballast water treatment equipment** installed on the ship.

Ships operating in sea areas where ballast water exchange is not possible

“A ship shall not be required to deviate from its intended voyage, or delay the voyage” (Convention, Regulation B-4.3).

If ballast water exchange is not possible in accordance with the Convention (200 nautical miles from the nearest land –at least 50 nautical miles in all cases– and in water at least 200 metres depth:

- OMI Circular BWM.2/Circ.63 (July 2017): recommends that, until the date a ship is required to install the treatment equipment, **it should not be required neither to exchange the ballast water nor to discharge it to a reception facility**, unless the port State has established designated areas for ballast water exchange.
- Spain has agreed with Morocco this application.

Ships operating in sea areas where ballast water exchange is not possible

When a ship does not perform ballast water exchange:

- It should **record the reasons** why ballast water exchange was not conducted.
- Possible entry in the Record Book: ***“It has been impossible to exchange the ballast water without delaying or deviating the ship, at the distance of the nearest land and/or depth established in the Convention and there is no designated area for this exchange (IMO BWM.2 / Circ. 63).***
- This entry must be made **on each voyage** in which these circumstances occur.

Preparation for Port State Control: initial inspection

The Port State Control Officer will:

- Inspect the **Certificate, Plan and Record Book**.
- Check that the details of any ballast water operations carried out have been **recorded in the record book**.
- Check that **an Officer has been designated** in charge on ballast water management on board the ship.
- Check that **designated officers and crew are familiar with essential ballast water management procedures**, including (where appropriate) the operation of the ballast water management system installed on board.
- Conduct a **visual check of the overall condition of the ship** and the equipment and arrangements detailed in the Ballast Water Management Plan.

If the Certificate is valid, the approved Plan is on board, entries in the Record Book are appropriate and the PSC Officer's general impressions and visual observations on board confirm a good standard of maintenance with regard to the Convention,
the inspection should conclude here.

On the contrary, if the Certificate is not valid, there is not on board a Plan approved by the flag State, entries in the Record Book do not reflect the actual ballast water situation on board, the PSC Officer, from general impressions or observations on board, has clear grounds for believing that the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of the Convention or that the designated crew is not familiar with essential shipboard procedures, the officer could decide to carry out a [more detailed inspection](#).

Preparation for Port State Control: more detailed initial inspection

The Port State Control Officer could:

- Check if **operational procedures, as detailed in the Plan**, are being followed (safety, entries in the record, book, sediments, ...).
- Check in the record book **if ballast management has been carried out** under the Plan on the last trips.
- (If applicable) Check the **automatic monitoring systems** of the installed treatment equipment and its **bypass circuit** in case of emergency.
- Examine any element of the ballast water system in order to check that it is **working properly**.
- Carry out a **sampling**.

Check List for Compliance with D-1 Standard (ballast water exchange)

- **PRE-ARRIVAL**

- ☐ Perform Ballast Water Exchange in an appropriate place and record it in the Record Book
- ☐ Check if there are specific national requirements of the arrival port
- ☐ Check if you need to send a Reporting Form before arrival
- ☐ If relevant, send pre-arrival note of incident/problems to PSC

- **AT PORT – Necessary Documents:**

- ☐ Certificate or Statement of Compliance with the Convention
- ☐ Approved Ballast Water Management Plan for regulation D-1
- ☐ Properly filled Ballast Water Record Book

- **Be familiar with:**

- ☐ Locations of the sampling point(s) for ballast water on board
- ☐ Existence of ballast water exchange areas
- ☐ When is the installation of the treatment equipment planned (IOPP schedule)

Detainable deficiencies

Non-exhaustive list

Absence of a Certificate, Plan or Record Book.

Indication that the ship does not correspond substantially with the particulars of the Certificate and Plan.

The designated **officers or crew are not familiar** with essential ballast water management procedures.

Ballast water **management procedures are not followed** on board.

No designated Officer has been nominated.

Ballast water has been discharged other than in accordance with the Convention.

For further information



www.anave.es

Members Area