

ANAVE – Circular de Régimen Interior

Madrid, 30 de enero de 2017
Ref: SMA 5/2017/MH

Asunto: Resumen de los temas tratados en la reunión del grupo de trabajo sobre el Convenio de Agua de Lastre del 25 de enero.

Muy Srs. nuestros:

Como saben, el pasado 25 de enero se celebró una reunión del grupo de trabajo de ANAVE sobre el Convenio de Agua de Lastre, a la que, además de las empresas asociadas, asistieron representantes de la Administración marítima (DGMM) y sociedades de clasificación.

En dicha reunión se comentaron cuestiones relacionadas con la entrada en vigor del Convenio y se **discutió sobre** el borrador de **Modelo de Plan de Gestión de Agua de Lastre**. Tal y como se acordó en la reunión les adjuntamos:

- **Anexo 1:** Presentación utilizada en la reunión.
- **Anexo 2:** Resumen de los temas tratados y los comentarios recibidos al Modelo de Plan de gestión del Agua de Lastre.

Como se indica en este segundo documento próximamente les remitiremos el Plan revisado.

Esperamos que les resulte de utilidad.

Saludos cordiales,

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.

>>>-----

Grupo de Trabajo sobre el Convenio de Gestión de las Aguas de Lastre

ETSIN – Aula 6

25 enero 2017



Orden del Día

- 1. Borrador de Plan de Gestión de Aguas de Lastre** elaborado por ANAVE:
 - Resumen de su objetivo y contenido;
 - Comentarios recibidos;
 - Discusión con asistentes.
- 2. Novedades** sobre el Convenio y su aplicación:
 - Homologación por el USCG de 3 sistemas de tratamiento;
 - Comunicación de la DGMM sobre estudios en puertos españoles;
 - Aplicación en el Estrecho (y en general en aquellos tráficos donde no se pueden cumplir los requisitos del convenio para el cambio de agua de lastre).
- 3. Próximas reuniones y tareas.**

Homologación por el USCG de 3 sistemas de tratamiento de aguas de lastre

NOVEDAD

- **Optimarin:** OBS usa una combinación de filtración y lámparas UV para tratar el agua de lastre sin necesidad de productos químicos. Es capaz de gestionar entre 167 m³/h y 3000 m³/h,
- **Alfa Laval Pure Ballast 3:** La homologación concedida incluye los sistemas que usan reactores UV de 300 y 1000 m³/h. La aprobación de los reactores 170 y 600 m³/h está aún pendiente.
- **Ocean Saver BWTS MKII:** funciona mediante un proceso de electrocloración o electrodiálisis y puede alcanzar capacidades de tratamiento entre 200 y 7.200 m³/h



Homologación por el USCG de 3 sistemas de tratamiento... ¿qué ocurre ahora?

NOVEDAD

USCG Boletín Informativo de Seguridad Marítima 14-16

http://www.anave.es/images/documentos_noticias/2017/uscg_boletin.pdf

- *Will the Coast Guard honor my existing extension letter?*
Extension letters **will remain valid until the extended compliance date specified in the extension letter.**
Upon expiration of the extension, a vessel must have implemented one of the approved ballast water management methods specified in 33 C.F.R. § 151.1510 or § 151.2025.
- **Supplemental extensions may be requested;** however, if a type approved BWMS is available, **requests must provide the necessary evidence to show why compliance is not possible.**
- Examples of possible reasons:
 - Written correspondence between the owner/operator and the applicable BWMS manufacturer(s) that confirm BWMS are not available for installation on that particular vessel.
 - Vessel design limitations with type approved BWMS currently available.
 - Safety concerns related to installing type approved systems currently available.
 - Any other situation that may preclude a vessel from being fitted with a type approved system.

Comunicación de la DGMM sobre estudios

- El MAGRAMA informa de que **los estudios no van a estar listos en 2017**.
- En consecuencia:
 - **Tráficos de cabotaje nacional entre puertos españoles:** hasta que no se concluyan dichos estudios y no se tome una decisión sobre sus resultados, el Convenio de Lastre **no resultará aplicable** a los buques que operen únicamente en estos tráfico.
 - **Tráficos con otros países:**
 - **No se prevé la posibilidad de conceder exenciones en 2017.**
 - ANAVE: necesidad de estudiar casos particulares, especialmente los **tráficos del Estrecho**.

Tráficos con Marruecos y Argelia

- En caso de no concederse exenciones, los buques podrían cumplir mediante **cambio de lastre**, en caso necesario adelantando la renovación de su certificado IOPP.
- Ahora bien, en la mayoría de los tráfico con Marruecos **no se pueden cumplir las condiciones establecidas en el convenio (200 millas y 200 m profundidad)**. Ni siquiera 50 millas en algunos tráfico.
- En ese caso, el Convenio prevé la posibilidad de **acuerdos entre países para designar zonas de cambio de lastre**.
- ¿Qué hará la Administración marítima Española? (hay aplicaciones divergentes en los distintos países).
- ¿Podrían los barcos cambiar los lastres en la duración de la travesía?
- ¿Tendría todo eso algún sentido en los tráfico en el Estrecho?

Propuesta de Corea al MEPC 70

- Que la OMI adopte una **interpretación unificada** para los casos en los que no se pueda efectuar el cambio de lastre a las distancias / profundidades previstas en el Convenio.
- Sugiere en concreto:
 - Confirmar que, incluso si existe una zona designada, **no se exigirá a un buque desviarse de su viaje o retrasarlo** (ya lo pone en el Convenio con carácter general)
 - Si no existe zona designada, **que no se exija la gestión del agua de lastre** si se anota la razón en el Libro registro del agua de lastre hasta que dicho buque deba cumplir la norma D-2.
- Esta propuesta se debatió en el Subcomité PPR 4 (16-20 enero) que acordó:
 - Presentar al PPR 5 (5-9 febrero **2018**) nueva propuesta ajustada al Convenio;
 - Objetivo: aprobar esta interpretación unificada en el MEPC 72 (**marzo 2018**).
- ANAVE ha pedido a la Administración española su **apoyo a este enfoque** y que trabaje en posibles **vías encaminadas a la no aplicación del Convenio en tráficos muy cortos**.
- Hasta contar con una interpretación unificada, **la DGMM deberá establecer su criterio**.

Borrador de modelo de Plan de Gestión de Aguas de Lastre elaborado por ANAVE

- Servir de ayuda y de base a las empresas para elaborar los planes de sus buques, que deberán estar a bordo el **8 de septiembre de 2017** (independientemente de la fecha de renovación del certificado IOPP).
- La DGMM valoró muy positivamente esta iniciativa, por entender que también puede facilitar a la Administración la revisión de los planes y ayudar a que este proceso sea más rápido.
- Recordar que:
 - La DGMM deberá revisar y aprobar todos los planes;
 - **Emitir un certificado** a todos los buques de pabellón español.



Atención

¡¡¡Menos de 8 meses para elaboración, presentación y aprobación de planes y para la emisión de certificados!!!

Borrador de modelo de Plan de Gestión de Aguas de Lastre elaborado por ANAVE

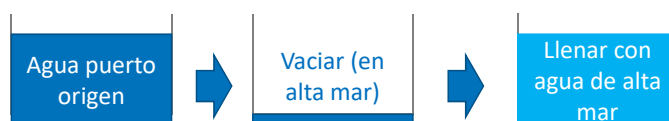
- Se trata de un **“Modelo” que las empresas podrán seguir;**
- Deberá **adaptarse** al buque concreto al que está destinado;
- Está desarrollado en principio para **buques que no tienen a bordo un sistema de tratamiento;**
- En la primera fecha de renovación del Certificado IOPP con posterioridad al 8 de septiembre, deberá **adaptarse al sistema de tratamiento** de agua de lastre que el buque haya instalado;
- El suministrador de dicho sistema podrá ayudar a la empresa armadora a adaptar su Plan al **equipo concreto** de que se trate.

Plan de gestión del agua de lastre Contenidos

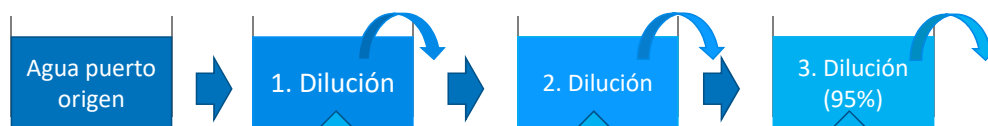
- Debe estar redactado en el **idioma de trabajo del buque**. Si el idioma utilizado no es el **español**, francés o inglés, se debe incluir una traducción a uno de esos idiomas.
- Debe describir perfectamente el sistema de lastre: tanques (localización, capacidad...), bombas, planos, localización de puntos para tomar muestras, etc.
- Identifica el método o métodos utilizados por el buque para cambiar el agua de lastre:
 - secuencial
 - de flujo continuo
 - de dilución

Métodos para el cambio de agua de lastre

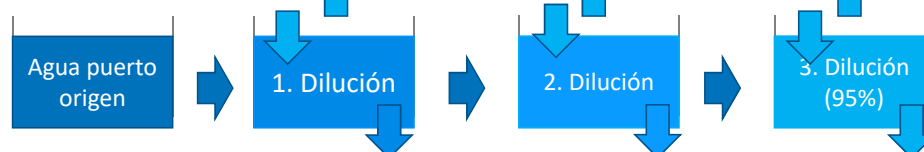
- **Secuencial:**



- **Flujo continuo (rebose):**



- **Dilución:**



- En los dos últimos métodos: se bombeará al menos 3 veces el volumen del tanque salvo que se pueda demostrar que se ha alcanzado un 95% de cambio del agua.
- Cada método conlleva sus propias consideraciones de **seguridad** y debe **describirse detalladamente**.

Libro de registro de agua de lastre

- Se debe registrar cada operación de agua de lastre y sedimentos, incluyendo las tomas y descargas al mar, transvases y descargas en instalaciones de recepción;
- Hemos añadido al borrador circulado un **caso adicional**: cuando **no sea posible efectuar una operación prevista** en el plan, por avería u otras causas;
- Puede ser **electrónico** ➔ modelo Excel elaborado por ANAVE;
- Sus asientos se deberán mantener a bordo **dos años**.

Periodo: de			
Nombre del buque			
Número IMO			
Arqueo bruto			
Pabellón			
Capacidad total de agua de lastre [m³]			
El buque dispone de un plan de gestión del agua de lastre			
SI	☒	NO	☐
El buque puede utilizar el/los siguientes métodos en el cambio del agua de lastre			
Secuencial	☒	Flujo continuo	☐
		Dilución	☒
El buque dispone de una Planta Aprobada de Tratamiento de Agua de Lastre			
SI	☐	NO	☒
Tipo, modelo y fabricante			
Diagrama del buque con indicación de la situación de los tanques de lastre			
> < Introducción Medidas Adicionales Exenciones Guía Registro			

Otros puntos

- Procedimientos para la **eliminación de sedimentos**;
- Métodos de **comunicación** → entre el buque y el puerto de descarga;
- **Obligaciones** del oficial encargado y del capitán;
- **Formulario de notificación de agua de lastre** → para informar sobre la gestión realizada a una autoridad nacional o local que solicite información por adelantado;
- **Formación de la tripulación**;
- **Exenciones** → deben incluirse en el Plan todas las exenciones que se hayan podido conceder al buque.

Apéndices

- **Planos y esquemas del buque**, tanques de lastre, bombas, tuberías de aireación y suspiros, etc.
- **Requisitos específicos nacionales o locales** de los puertos en los que previsiblemente vaya a hacer escala el buque y datos de contacto de autoridades o consignatarios en los mismos
- **Registro de formación** y familiarización impartida a tripulantes

Comentarios recibidos (Plan - 1)

- **Pág. 18** – Al planificar el cambio por el método secuencial, el borrador recomienda usar el **“ordenador de carga de a bordo”** para verificar que se respetan los límites operativos de resistencia y estabilidad. No todos los buques llevan un calculador → se deberán **hacer en tierra** y llevar a bordo los resultados para cada unas de las situaciones de lastre previstas y analizadas;
- **Pág. 18** – aplicación del método de flujo continuo en los piques cuando están parcialmente llenos → hay que llenar tanque, permitir que mediante rebose se bombee el 95% del agua y luego vaciar el tanque hasta dejarlo como al principio → se generan **condiciones intermedias** que hay que estudiar;
- **Pág. 36** – obligaciones de registro → obligación de registrar, en su caso, las causas por las que **no se ha realizado un cambio de lastre**.
- **Aclaraciones de seguridad:** para evitar sobrepresurización del tanque; según el estado de la mar...

Comentarios recibidos (Plan - 2)

- Datos del buque: *Calado máximo en situación de lastre con tiempo normal y en **situación de temporal*** → Propuesta: “indicar calado máximo de verano” → Aunque efectivamente el concepto “situación de temporal” es muy vago, se dice así expresamente en las Directrices D4 [Resolución MEPC.127(53)].

Nota: En todo caso no sería calado máximo de verano sino del “calado de máximo lastre”.

- Puntos de muestreo y toma de muestras:
 - Formación → **la dotación debe conocer el Plan: localización de los puntos para toma de muestras; accesos en tuberías y tanques de lastre;**
 - Equipos → **botellas para la toma de la muestra.**
 - Obligación general → **el buque debe estar preparado para la toma de muestras.**

Comentarios recibidos (Plan - 3)

- Formación personal encargado operaciones cambio de agua de lastre → apartado 13 del plan incluye aspectos sobre los que se debe formar al personal. **No existen normas que concreten esta formación (horas, tipo, etc...)** → Las empresas deberán asegurarse de que todos los tripulantes que tengan relación con estas operaciones conozcan el Plan y, según sus responsabilidades, los procedimientos operacionales, riesgos, medidas de seguridad, etc.
- Dentro del Proyecto GLOBALLAST de la OMI, cuyo objetivo es ayudar a los países en desarrollo en la implantación de este convenio, se ha desarrollado un **curso online gratuito** sobre gestión de agua de lastre orientado a tripulaciones, inspectores PSC. Necesario registrarse en: <http://globallastlearning.com/login/index.php>.

Comentarios recibidos (Plan - 4)

- Información sobre exenciones y medidas adicionales. **¿De dónde obtenerla?**
 - Exenciones y medidas estatales/locales adicionales → los Estados deben **comunicarlas a la OMI**;
 - Excepciones y zonas cambio lastre establecidas por Estados → no se dice expresamente si deben comunicarse;
 - ANAVE tratará de hacer un seguimiento pero **las empresas deberán informarse, posiblemente a través de sus consignatarios, de si las Autoridades de las aguas en las que tengan previsto atracar / transitar han establecido medidas adicionales, zonas de cambio de lastre, etc.**

Cualquier excepción, exención, etc. deberá incluirse en el libro de registro.
- Descripción del método utilizado a bordo → *Se seguirán los siguientes procedimientos en todas las operaciones de cambio de lastre:*
 - ~~Medir la **densidad y temperatura del agua** de lastre descargada.~~
 - ~~Medir la **densidad del agua de lastre**, en cada tanque, después del cambio. ...~~

Se ha borrado. No lo exige el convenio y puede ser difícil de llevar a cabo.

Comentarios recibidos (Plan - 5)

Volumen de **sedimentos** → *deberá vigilarse y deberán eliminarse* **“periódicamente”**

→ ¿Es suficiente en la varada cada dos años? Podría serlo, pero dependerá del **volumen de sedimentos acumulados** → La empresa deberá estudiar sus buques y tráfico y establecer procedimientos adecuados a los mismos.

→ *Si no hay instalaciones, ¿hay que ir a dique solamente por este motivo?* → **NO**

→ Directrices:

→ *La remoción de sedimentos deberá llevarse a cabo de **preferencia bajo condiciones controladas en puerto;***

→ *Cuando los sedimentos vayan a ser eliminados en el mar, tal eliminación sólo debería tener lugar en zonas situadas a más de **200 millas marinas de tierra y en aguas de más de 200 m de profundidad.***

→ ¿Sería posible elaborar un procedimiento estándar para la eliminación de sedimentos? → Resultará difícil porque dependerá mucho de los volúmenes, del método elegido para cambiar el lastre, de los puertos, etc... → En principio **bastaría con explicar cómo se está haciendo ahora mismo.**

Comentarios recibidos (Plan - 6)

• **Obligación de registro de cambio de agua de lastre** → Si el buque opera en una zona en la que no se exige proporcionar información sobre las operaciones de agua de lastre, ¿es obligatorio mantener esta documentación o es voluntario? → **entendemos que SI**

• El Convenio se aplica a:

- Buque que enarbola el pabellón de un Estado Parte → **obligatorio registrar;**
- Buque hace escala en un puerto de un Estado Parte → **también obligatorio (*no more favourable treatment*);**
- No a buque que ni enarbola ni hace escala en un Estado parte → **no necesita Plan.**

• **Cambios de redacción.**

Comentarios recibidos (Libro de registro)

- Indicar expresamente, tanto en la pestaña “**Introducción**” como en la de “**Registro**” el **método de cambio utilizado**;
- Se han añadido dos pestañas → para indicar “**medidas adicionales**” aprobadas por un Estado o “**exenciones**” aplicables al buque.
- La pestaña “**guía**” se ha renombrado “**Instrucciones**” (por claridad) y se han añadido aclaraciones sobre cómo registrar los **procedimientos operacionales adicionales** según el párrafo anterior o las causas por las que no se ha efectuado un **cambio de agua de lastre**;
- En la pestaña “**Registro**” se ha añadido una columna para indicar el **método de cambio utilizado** en cada operación (secuencial, flujo continuo, dilución).

Comentarios recibidos (DGMM - 1)

- Trasladar el primer párrafo de la introducción a un nuevo epígrafe denominado “**Finalidad**” de acuerdo con el modelo normalizado de la OMI.
- **Apartado 5.2** – cambio de agua de lastre → poner al menos un **ejemplo con el método que se va a utilizar** planificando todo lo que se dice en el manual, estableciendo los procedimientos y secuencias paso por paso. La **condición** a evaluar será la **mas desfavorable**.
- **Apartado 5.2.2** – método de flujo continuo (final) → **¿Son factibles algunas de las consideraciones de seguridad?**
 - *Evitar que el agua de lastre rebose a la cubierta, lo que puede suponer un peligro para la seguridad de la tripulación* → **Recomendación** que figura en MEPC.124 (53) Directrices para el cambio de agua de lastre (D6) - Apartado 5.4.19 Precauciones de seguridad relacionadas con la seguridad del personal
 - *Alejar lo máximo posible las conexiones de las tuberías de entrada y salida* → Recomendación de las SS.CC. **Siempre que sea posible**

Comentarios recibidos (DGMM - 2)

- **Apartado 5.2.3** – método de dilución (precauciones de seguridad):
Se deben instalar alarmas de nivel de agua alto y bajo:
¿Cómo funcionarán? ¿Se necesitan? → No es obligatorio →
Recomendación de las SS.CC. basada en el apartado 5.4.16 del MEPC.124 (53) Directrices para el cambio de agua de lastre (D6) **→ Todas las operaciones (incluido nivel de los tanques) deben supervisarse**
- **Apartado 6.2.1** – Medidas de seguridad – método secuencial **→** Si se utiliza este método se debe asegurar que el buque cumple **todos los criterios de estabilidad →** se deberá presentar un **estudio de la/s condición/es más desfavorables previstas**, teniendo en cuenta para ello factores como la máxima corrección por superficies libres, criterio meteorológico... y, cuando corresponda, se incluirá la información correspondiente al resto de apartados del punto 3.4 de la Parte B de la Resolución MEPC.127(53) (estabilidad, esfuerzos longitudinales, cargas chapoteo, vibraciones...)

Comentarios recibidos (DGMM - 3)

- **Apartado 6.2.2** – Medidas de seguridad – método de flujo continuo **→** Nota de la clase diciendo que **se ha comprobado que los reboses existentes a bordo aguantan las posibles sobrepresiones** ejercidas por el método de flujo continuo **→** y, cuando corresponda, se incluirá la información correspondiente al resto de apartados del punto 3.4 de la Parte B de la Resolución MEPC.127(53) (estabilidad, esfuerzos longitudinales, cargas chapoteo, vibraciones...)
- **Apartado 6.2.3** – Medidas de seguridad – método de dilución **→** Aprobación o nota del diseño de la clase donde **se indique que el servicio de lastrado es adecuado al método de dilución** (sobrepresión – vacío)

Comentarios recibidos (DGMM - 4)

- **Apartado 9.3 – Eliminación de sedimentos en la mar →**
Si la compañía no va a eliminar sedimentos en el mar, eliminar este apartado

Siguiente fase

- Se circulará nuevamente el Plan y Libro de registro con estos comentarios y otros posibles que surjan en la reunión, **marcándolos claramente.**
- También una **copia limpia**, para facilitar el trabajo.

Libro registro agua de lastre - Microsoft Excel

Archivo Inicio Insertar Diseño de página Fórmulas Datos Revisar Vista

Calibrar 9 A A General

Recortar Copiar Copiar formato

Fuente Alineación Número

Formato condicional Dar formato como tabla Estilos de celdas Estilos

Insertar Eliminar Formato Celdas

Autosuma Rellenar Borrar Ordenar y filtrar seleccionar Modificar

M5 Método cambio utilizado (11)

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T
6																				
7	Fecha (1)	Hora (2)	Tipo de operación (3)	Puerto (4)	Profundidad (fuera de puerto) (6)	Fecha de la toma (7)	Hora (8)	Puerto (9)	Latitud / Longitud (10)	Método cambio utilizado (11)	Volumen aprox. (12)	Volumen restante (13)	Operación conforme al Plan (14)	Plan aplicado antes de la descarga (15)	Circunstancias del incidente y/o observaciones (16)	Firma del oficial encargado de la operación (17)				
8																				
9																				
10																				
11																				
12																				
13																				
14																				
15																				
16																				
17																				
18																				
19																				
20																				
21																				
22																				
23																				
24																				
25																				
26																				
27																				
28																				

Introducción Medidas Adicionales Exenciones Instrucciones Registro Claves

Preguntame cualquier cosa

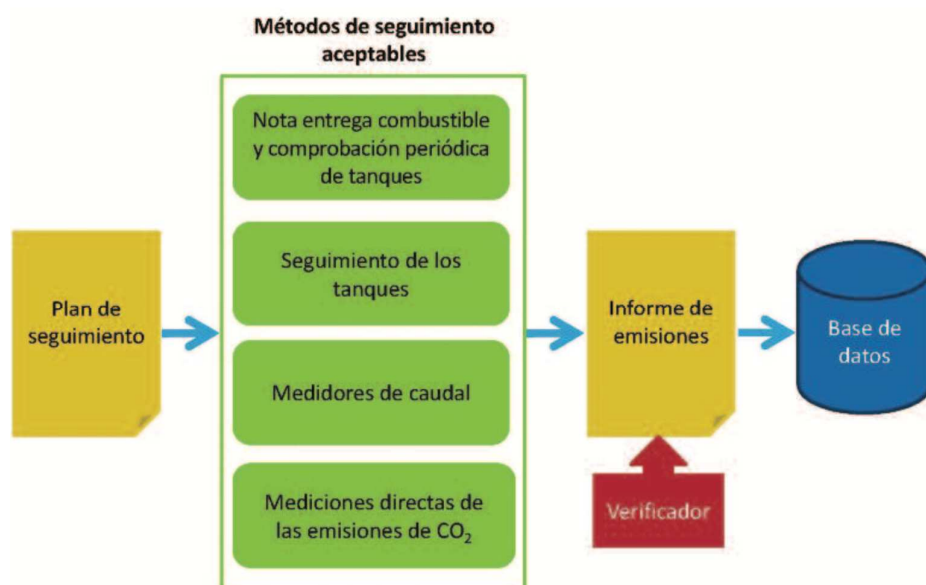
12/01/2017

Próximas reuniones y tareas: Lastre

- **Prioridad → Incorporar comentarios al Plan y circular**
- ¿Segunda vuelta del Plan?
- ¿Presentaciones por empresas suministradoras?
- Solución problemática específica de tráfico en el Estrecho

Próximas reuniones y tareas: sistema MRV

- Urgencia similar al convenio de lastre.
- Las empresas deben someter sus planes a los verificadores a más tardar el **31 de agosto de 2017**.
- ¿Conviene organizar reuniones sobre este asunto?
- **¿Segunda semana de marzo?**



Reunión del Grupo de Trabajo de ANAVE sobre Agua de Lastre 25 de enero de 2017 – ETSIN

El 25 de enero a las 11:00 horas tiene lugar en el Aula 6 de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales (ETSIN) una reunión cuyo fin es analizar las principales novedades sobre el Convenio de Agua de Lastre y estudiar el modelo de Plan de gestión del agua de lastre elaborado por ANAVE, así como las modificaciones que se han introducido en el mismo, a propuesta de la DGMM, sociedades de clasificación y empresas asociadas. En el Anexo I figura la relación de asistentes.

1. Novedades sobre el Convenio y su aplicación

1.1 Estudios en puertos españoles

Según nos ha informado la DGMM, el MAGRAMA ha comunicado que los estudios biológicos en los puertos españoles no estarán listos en 2017. En consecuencia:

1.1.1 Cabotaje: El Convenio establece en su Artículo 3.b) que no será de aplicación a *“los buques de una Parte que operen únicamente en aguas bajo la jurisdicción de esa Parte, salvo que ésta determine que la descarga del agua de lastre de los buques dañaría o deterioraría el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos, propios, de los Estados adyacentes o de otros Estados”*

En consecuencia, ANAVE entiende que **cuando el Convenio entre en vigor el próximo 8 de septiembre, no será aplicable a los tráficos de cabotaje. La DGMM confirma esta interpretación.**

Estamos investigando la aplicación en otros países.

Surgen dudas respecto a:

A) Buques en tráficos de cabotaje entre puertos españoles que puedan atravesar aguas de Portugal. Según el Artículo 3.d) del Convenio, éste no se aplicará a *“los buques que operen únicamente en aguas situadas bajo la jurisdicción de una Parte y en alta mar, a excepción de los buques a los que no se haya concedido una autorización de conformidad con lo indicado en el apartado c) (buques de una Parte que operen únicamente en aguas bajo la jurisdicción de otra Parte, a reserva de que esta Parte autorice la exclusión), salvo que dicha Parte determine que la descarga del agua de lastre de los buques dañaría o deterioraría el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos, propios, de los Estados adyacentes o de otros Estados;”*.

Se desprende que los buques en tráficos de cabotaje entre puertos españoles no podrían atravesar aguas bajo la jurisdicción de Portugal y se discute ¿cuáles son, a estos efectos, las aguas bajo la jurisdicción de un país? Representantes de la DGMM entienden que en general esa expresión se refiere a la Zona Económica Exclusiva, pero debemos verificarlo.

B) Cabotaje que atraviese aguas de Marruecos. Análogamente al caso anterior, un buque en tráfico de cabotaje que atraviese el Estrecho no debería tocar aguas marroquíes pero existen muchas dudas sobre la ZEE en el Estrecho y qué aguas ha reclamado Marruecos. **Se debe clarificar este tema.**

C) Respecto a los estudios en los puertos como base para posibles exenciones en tráficos con otros países. La DGMM aclara que las navieras, de forma individual o agrupándose según sus intereses, pueden encargar los estudios biológicos a entidades solventes y presentarlos a la Administración.

De ser así, la Administración los estudiará y, en caso de que prueben que, efectivamente, el cambio de agua de lastre no supone riesgo, se podrán conceder exenciones a tráficos concretos.

Cuestiones:

- Las navieras desconocen el coste que estos estudios pueden tener.

- Un estudio aportado y pagado por una naviera sobre dos o más puertos con vistas a conseguir una exención en un tráfico de cabotaje, ¿puede utilizarse después para conceder exenciones a otras navieras?

La DGMM contesta que sí ya que entienden que el estudio demostraría que el lastre no perjudica las aguas en una pareja de puertos o en una zona determinada y no habría razón para restringirlo a una empresa concreta.

D) Buque de un estado Parte que opere en un tráfico de cabotaje en España. Se pone el ejemplo de un buque con bandera de Malta que opere únicamente en tráficos de cabotaje en España. No se le debería aplicar el Convenio porque navega en cabotaje y todavía no hay estudios disponibles que justifiquen su aplicación o exclusión. La DGMM matiza que al no disponer de dichos estudios tampoco se podrá conceder una exención como tal si no se ha probado que no se daña al medio ambiente. Se estudiará la redacción de una **declaración que permita navegar a estos buques sin aplicar el convenio.**

1.2 Tráficos internacionales cortos con Marruecos, Gibraltar y Argelia

1.2.1 Tráficos con Marruecos

En principio, mientras no haya estudios disponibles, no se prevé la posibilidad de conceder formalmente exenciones.

Desde la fecha de entrada en vigor del convenio, los buques podrían cumplir mediante cambio de lastre, en caso necesario adelantando la renovación de su certificado IOPP. Ahora bien, en la mayoría de los tráficos con Marruecos no se cumplen las condiciones establecidas en el convenio (200 millas y 200 m profundidad). Ni siquiera 50 millas en algunos tráficos. En ese caso, el Convenio prevé la posibilidad de formalizar acuerdos entre países para designar zonas de cambio de lastre.

Se expone la propuesta que Corea ha presentado sobre este asunto a la OMI y que ha sido discutida recientemente en el subcomité PPR. Ha habido casi unanimidad sobre la conveniencia de disponer de una interpretación unificada sobre este punto. Sin embargo, por razones jurídicas, no se podrá adoptar formalmente antes de que el convenio entre en vigor y previsiblemente se discutirá por el MEPC 72 (primavera 2018). Hasta ese momento, los diferentes Estados deberán adoptar sus propias interpretaciones.

La DGMM informa de que, puesto que la decisión debe ser consensuada, han solicitado a las Autoridades marroquíes estudiar conjuntamente una solución. De momento, **no tienen respuesta de Marruecos.** Sería positivo que tanto las AAPP como las navieras manifestasen a las autoridades de Marruecos su interés de que se estudie este tema.

Además, la DGMM está interesada en que las navieras les proporcionen datos reales sobre el cambio de agua de lastre (volumen trasgado, tiempo empleado...) en tráficos concretos (Almería – Nador; Península – Argelia). También desean tener referencias sobre qué hacen otros países ante la propuesta de Corea. **ANAVE consultará a ICS y otras fuentes sobre este punto.**

1.2.2 Gibraltar: Dado que en el puerto de Gibraltar se prestan diversos servicios (suministro de combustible, astillero...), es la AP de Gibraltar la que debe contactar con ellos para buscar una posición consensuada. ANAVE pidió a sus empresas asociadas que aporten datos de contacto en dichos servicios en Gibraltar.

1.2.1 Tráficos con Argelia

La DGMM considera que en estos tráficos, al ser las distancias mayores, habría que analizar si hay tiempo para cambiar el agua de lastre y a qué distancias. **Se solicitará información a las empresas afectadas.**

2. Borrador de Plan de Gestión del Agua de Lastre.

2.1 Libro registro del agua de lastre

La DGMM nos informa de que la OMI lleva 2 años estudiando la posibilidad de uso de libros de registro electrónicos y no ha publicado ninguno. Entienden que en todos los países se lleva un libro en papel a bordo. El libro registro del agua de lastre oficial está a disposición de los usuarios en formato “papel” en el Ministerio de Fomento, de la misma manera que los otros Libros Registro (Hidrocarburos, basuras...) y que, en principio, **no se va a admitir un libro que no sea el oficial**. Por este motivo se decide **no analizar en esta reunión el modelo de libro registro electrónico elaborado por ANAVE**.

En la misma reunión se informa de que Liberia ha aprobado un Libro Registro electrónico de hidrocarburos. **ANAVE consultará este punto con ICS.**

2.2 Borrador de Plan de gestión del agua de lastre

2.1.1. La DGMM recomienda separar la finalidad del Plan y la introducción para que nuestro Plan siga el modelo de la OM

2.1.2. **Buques < 400 GT en tráficos internacionales (ej. remolcadores)**. Los buques de > 400 GT a los que se les aplique el Convenio, serán objeto de reconocimiento y certificación. Respecto a los buques de < 400 GT, el Convenio establece que será la Administración la que dicte las medidas apropiadas para garantizar el cumplimiento. Estos buques deben llevar a bordo un Plan de gestión del agua de lastre y la DGMM deberá establecer como verifican el cumplimiento del Convenio.

2.1.3. **Apartado 5.2.1: Método secuencial (Pág. 18) ordenador de carga a bordo**. En los buques que no tengan ordenador de carga a bordo los cálculos se deberán hacer en tierra y llevar a bordo los cálculos para cada situación de lastre prevista y analizada. **Se deben llevar a bordo cálculos de resistencia longitudinal, estabilidad intacta y estabilidad en avería en las condiciones habituales de carga, y detalle de los cálculos de las situaciones más desfavorables.**

DGMM: en caso de darse una situación imprevista, estos cálculos se pueden estimar a bordo con una hoja de cálculo tomando unos márgenes de seguridad adecuados.

Una SC matiza que **el calculador de a bordo debe estar aprobado.**

2.1.4. **Apartado 5.2.2. (pág. 19): Aplicación del método de flujo continuo en los piques cuando están parcialmente llenos.** Se puntualiza que, cuando los piques están parcialmente llenos, es posible que no se puedan llenar a tope, por cuestiones de estabilidad y estructurales, para llevar a cabo el método de flujo continuo tal y como indica el Plan. **En este caso se debe llevar a cabo un cálculo de estructuras en esa zona y determinar si realmente es apropiado este método de gestión de lastre. Se pedirá además una nota de clase para los tanques. Este apartado se redactará de nuevo en el Plan.**

2.1.5. **Apartado 5.2.3: Método de dilución:** Se aclara que la instalación de alarmas de nivel en los tanques no es obligatoria, sino una recomendación de las SS.CC. Se debe revisar minuciosamente el Plan para que, en caso de que no se disponga de estas alarmas, no se haga mención de ellas en el Plan, puesto que pueden suponer un conflicto en una inspección posterior. **Se revisará el Plan en este sentido.**

2.1.6. **Apartado 2: Datos del buque: Calado en situación de temporal.** No se define claramente qué es una situación de temporal. Algunas empresas indican que ellos toman como indicador Fuerza 7 o mayor en el viento. Una empresa propuso hacer referencia al calado máximo de verano en lugar del calado máximo en situación de lastre, pero las Directrices D4 especifican que se debe poner calado de máximo lastre, no al máximo en carga.

- 2.1.7. Apartado 13: Formación y familiarización de la tripulación: La DGMM indica que el Plan puede y **debe servir de manual de formación a las tripulaciones**, de ahí la importancia de que se detalle minuciosamente la operativa. Además, se deben guardar registros de la formación que se puede encontrar dentro de la operativa del buque y al que puede hacer referencia al Plan. Algunas empresas establecen para cada tripulante un “portafolio” que describe toda la formación que ha recibido. En su caso, el Plan puede hacer alusión también a este documento.
- 2.1.8. Apartado 14: Exenciones y medidas adicionales locales: Las empresas deben investigar, a través de sus consignatarios, las exenciones y medidas adicionales que puedan haber establecido Estados concretos y posiblemente publicado la OMI. Surgen dudas respecto a si el Estado de bandera comunicará las excepciones y zonas de cambio de agua de lastre. Se acuerda, además, **buscar un formato de Plan aprobado por el USCG para completar el nuestro**.
- 2.1.9. Apartado 9: Procedimientos para la eliminación de sedimentos: La DGMM indica que si el buque no tiene previsto descargar sedimentos en alta mar, el Plan no debe hacer referencia a esta operativa como una práctica habitual. Sin embargo, hay que tener presente que si por cualquier causa, excepcionalmente, un buque precisa descargar sedimentos, debe hacerlo a por lo menos 200 millas de la costa o en su defecto 50 y siempre en aguas de por lo menos 200 m de profundidad. Estas instrucciones para caso excepcional consideramos que deberían figurar en el Plan.

3. Pasos a seguir tras esta reunión

- ANAVE circulará lo antes posible el Plan revisado en dos versiones
 - Una con anotaciones de comentarios y cambios, para identificar fácilmente éstos.
 - Una versión limpia para trabajar
- Se consulta sobre el posible interés de organizar una reunión con suministradores de equipos. Hay opiniones diversas. ANAVE consultará sobre el interés por organizar una reunión de este tipo y si hay interés, podrán asistir quienes lo deseen
- Se organizará una segunda reunión sobre el Plan en la **segunda semana de marzo**. Se consulta a las empresas si convendría tratar también en esta reunión sobre la aplicación del sistema MRV de la UE, dado que las empresas deberán someter sus planes a verificadores aprobados a más tardar el 31 de agosto de 2017. **Se confirma que conviene hacerlo así.**