

Preguntas Frecuentes de la OMI

Implantación del Convenio sobre la gestión del agua de lastre

El Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, 2004 entró en vigor en todo el mundo el 8 de septiembre de 2017.

La Organización Marítima internacional (OMI) responde a continuación a preguntas que se formulan frecuentemente sobre este Convenio y sus disposiciones, así como detalla qué significa la entrada en vigor para el transporte marítimo internacional.

¿Qué es el Convenio sobre la gestión del agua de lastre?

El Convenio sobre la gestión del agua de lastre o Convenio BWM (nombre completo Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, 2004) es un tratado adoptado por la Organización Marítima Internacional para ayudar a detener la propagación de los organismos acuáticos y agentes patógenos potencialmente perjudiciales en el agua de lastre.

Desde el 8 de septiembre de 2017 los buques deben gestionar su propia agua de lastre para suprimir o neutralizar los organismos acuáticos o patógenos antes de que el agua de lastre sea descargada en un nuevo lugar. De esta manera se puede prevenir tanto la propagación de los organismos acuáticos como de agentes patógenos potencialmente perjudiciales.

La Organización Marítima Internacional es el organismo especializado de las Naciones Unidas que se ocupa de la seguridad y la protección del transporte marítimo internacional y de la prevención de la contaminación del medio ambiente, incluida la protección de la atmósfera de cualquier efecto perjudicial del transporte marítimo.

¿Cuándo entró en vigor el Convenio BWM?

El Convenio BWM entró en vigor el 8 de septiembre de 2017 en todo el mundo.

¿A qué buques se aplica el Convenio?

El Convenio se aplica a los buques registrados en Estados Contratantes del Convenio BWM, que toman y utilizan agua de lastre durante viajes internacionales.

¿Qué ocurre con los buques que enarbolan pabellón de un Estado que no ha ratificado el Convenio BWM?

Estos buques no tendrán que tener, en principio, los certificados pertinentes. No obstante, los Estados rectores de Puerto que son Partes esperarán que el buque cumpla con las prescripciones del Convenio, a fin de garantizar que no se dé un trato más favorable a tales buques.

Ahora que el tratado está en vigor, ¿qué necesitan hacer los buques?

A partir de la fecha de entrada en vigor, los buques en tráfico internacional deben gestionar su propia agua de lastre y los sedimentos conforme a una determinada norma, de conformidad con un plan de gestión del agua de lastre específico a cada buque. Los buques deben llevar a bordo:

- **plan de gestión del agua de lastre:** específico para el buque, ofrece una descripción detallada de las medidas que han de adoptarse para implantar las prescripciones sobre gestión del agua de lastre y las respectivas prácticas complementarias indicadas en el presente Convenio;
- **libro registro del agua de lastre:** sirve para registrar cuando se toma el agua de lastre a bordo; cuando es distribuida o tratada con fines de gestión del agua de lastre y cuando es descargada en el mar. También debería registrar cuando se descarga agua de lastre en una instalación de recepción y cuando se producen descargas accidentales u otras descargas excepcionales.
- **certificado internacional de gestión del agua de lastre** (para buques de arqueo bruto igual o superior a 400): se expide en nombre de la Administración (Estado de abanderamiento) y certifica que el buque lleva a cabo la gestión del agua de lastre de conformidad con lo dispuesto en el Convenio BWM. También especifica qué norma cumple el buque, así como la fecha de expiración del Certificado.

¿Cuáles son las normas de gestión del agua de lastre?

Hay dos normas de gestión del agua del agua de lastre D-1 y D-2

La norma D-1 exige que el buque cambie el agua de lastre en mar abierto, esto es, a 200 millas marinas de la costa en aguas de una profundidad de al menos 200 metros. Al hacer esto, un menor número de organismos sobrevivirá y, por tanto, será menos probable que los buques introduzcan especies potencialmente perjudiciales cuando se descarga el agua de lastre.

La norma D-2 prescribe que la gestión del agua de lastre restrinja a un máximo especificado la cantidad de organismos viables permitidos que se van a descargar, así como que limite la descarga de determinados microbios indicadores perjudiciales para la salud humana.

A partir de la fecha de entrada en vigor del Convenio BWM, todos los buques deben ajustarse como mínimo a la norma D-1; y todos los buques nuevos a la norma D-2. Con el tiempo, todos los buques deberán ajustarse a la norma D-2. Para la mayoría de los buques, esto significa instalar equipos especiales para tratar el agua de lastre.

Los Gobiernos Miembros de la OMI, durante la reunión del Comité de protección del medio marino (MEPC), han acordado un calendario de implantación para los buques existentes, relacionado con el Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos (Certificado IOPP) que se otorga en el reconocimiento de renovación.

¿Qué dice este nuevo calendario de implantación?

En esencia, el calendario de implantación que ha sido acordado por el MEPC significa que el cumplimiento de la norma D-2 se aplicará de manera gradual a lo largo de tiempo para cada uno de los buques, hasta el 8 de septiembre de 2024. De esta manera, cada vez habrá más buques que cumplan con la norma D-2 (vea la [infografía](#)).

Desde el 8 de septiembre de 2017:

- Los **buques nuevos** deben cumplir la regla D-2
- **Todos los buques deben tener**
 - *plan de gestión del agua de lastre*
 - *libro registro del agua de lastre*
 - **Certificado internacional de gestión del agua de lastre**
- Los **buques existentes** han de cumplir como mínimo la norma D-1 (norma para el cambio del agua de lastre); también pueden elegir de instalar un sistema de gestión del agua de lastre o alternativamente cumplir la norma D-2 (descarga) pero esto no es obligatorio hasta la correspondiente fecha de cumplimiento.

- **Renoncimiento de renovación de Certificado IOPP posterior al 8 de septiembre de 2019:** Los buques sometidos a un reconocimiento de renovación relacionado con el Certificado IOPP tras el 8 de septiembre de 2019 tendrán que cumplir la norma D-2 antes de la fecha del siguiente reconocimiento de renovación (como este tipo de reconocimientos se realizan cada 5 años como máximo, esto quiere decir que este buques tendrán que cumplir la norma antes del 8 de septiembre de 2024)

- **Renoncimiento de renovación entre el 8 de septiembre de 2017 y el 8 de septiembre de 2019**
 - Caso 1: Si el reconocimiento de renovación IOPP previo se ha realizado entre el 8 de septiembre de 2014 y el 8 de septiembre de 2017, entonces el buque debe cumplir con la norma D-2 en el siguiente reconocimiento de renovación (que se realizará a más tardar antes del 8 de septiembre de 2022)

 - Caso 1: Si el reconocimiento de renovación IOPP previo se ha realizado antes del 8 de septiembre de 2014, entonces el buque puede esperar hasta el reconocimiento que tendrá lugar después del 8 de septiembre de 2019.

¿Qué ocurre si un buque no tiene un reconocimiento IOPP?

El buque debería cumplir con la norma D-2 en una fecha determinada por su Estado de abanderamiento, pero no más tarde del 8 de septiembre de 2024.

¿Cuál es la diferencia real entre las normas D-1 y D-2?

La diferencia es que la D-1 se refiere al cambio de agua de lastre, mientras que la D-2 se especifica una cantidad máxima de organismos viables que pueden descargarse en el mar, incluidos determinados microbios indicadores perjudiciales para la salud humana.

Norma D-1

La norma D-1 exige que los buques lleven a cabo el intercambio del agua de lastre de manera que como mínimo el 95% del volumen se intercambie lejos de la costa, donde se liberaría finalmente.

Norma D-2

La norma D-2 especifica que los buques solamente puede descargar agua de lastre que cumpla los siguientes criterios:

- menos de 10 organismos viables por metro cúbico cuyo tamaño mínimo sea igual o superior a 50 micras;
- menos de 10 organismos viables por mililitro cuyo tamaño mínimo sea inferior a 50 micras e igual o superior a 10 micras;
- menos de 1 unidad formadora de colonias (ufc) por 100 mililitros o menos de *Vibrio cholerae* toxicógeno;
- menos de 250 ufc por 100 mililitros de *Escherichia coli*;
- menos de 100 ufc por 100 mililitros de *Enterococos* intestinales.

¿Cómo se controlará el cumplimiento de los buques?

Los buques pueden estar sujetos a la supervisión por el Estado rector del puerto, en cualquier puerto o terminal mar adentro de una Parte en el Convenio BWM. Esta inspección puede incluir verificar que existe a bordo un Certificado válido y un plan de gestión del agua de lastre aprobado; la inspección del libro de registro del agua de lastre, y/o el muestreo del agua de lastre del buque, llevado a cabo de conformidad con las *Directrices para el muestreo del agua de lastre (G2)*.

No obstante, el tiempo necesario para analizar las muestras no se utilizará como fundamento para retrasar innecesariamente las operaciones, el movimiento o la salida del buque.

¿Cómo son aprobados los sistemas para la gestión del agua de lastre?

La regla D-3 del Convenio incluye prescripciones relativas a la aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre.

Los sistemas de gestión del agua de lastre deben ser aprobados por la Administración, teniendo en cuenta las recomendaciones de las *Directrices para la aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre (D8)* de la OMI relativas a las pruebas en tierra y a bordo. Las Directrices fueron aprobadas en 2016 y ahora han sido readaptadas como un proyecto de *Código para la aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre (Código BWMS)*, que se espera sea adoptado por el MEPC 72 en Abril de 2018. El Código BWMS incluye especificaciones sólidas sobre las pruebas y el funcionamiento fiables, así

como prescripciones detalladas para la homologación, la notificación y el equipo de control y vigilancia.

Los sistemas de gestión del agua de lastre en los que se utilicen sustancias activas o preparados que contengan una o varias sustancias activas para cumplir lo dispuesto en el presente Convenio deberán ser aprobados además por la Organización con arreglo al *Procedimiento para la aprobación de sistemas de gestión del agua de lastre en los que se utilicen sustancias activas (D9)*.

¿Ha retrasado la OMI la implantación del Convenio sobre la gestión del agua de lastre?

Cuando el Convenio BWM se adoptó en 2004, se preveía que habría una introducción gradual de la norma D-2 (norma de eficacia de la gestión del agua de lastre). Los Estados Miembros de la OMI adoptaron el tratado con diversas fechas incluidas, tales como las relativas a los buques construidos antes de 2009, 2012 y 2016. Sin embargo, estas fechas fueron alcanzadas antes de que el tratado consiguiese un número suficiente de ratificaciones para cumplir los criterios de entrada en vigor.

Entonces, los Gobiernos Miembros de la OMI, reconociendo este hecho, acordaron que cuando entrase en vigor el tratado se seguiría teniendo en cuenta la introducción gradual -tal y como constaba en el texto original- pero con fechas que no pudiesen quedar obsoletas.

De esta manera, se ha abordado de forma práctica el hecho de que se habían sobrepasado inevitablemente las fechas originales, una vez quedó claro que las ratificaciones necesarias para cumplir los criterios de entrada en vigor tardarían varios años en llegar y por lo tanto irían más allá de las fechas previstas inicialmente.

Es importante reconocer que la entrada en vigor del tratado significa que determinadas prescripciones, incluida la gestión del agua de lastre para todos los buques, y la norma D-2 para los buques nuevos, están ahora en vigor.

¿Por qué se demoró tanto la entrada en vigor del tratado?

La entrada en vigor del tratado dependía de contar con suficientes ratificaciones por los Estados. Es necesario tener en cuenta que no había sistemas adecuados de gestión del

agua de lastre disponibles y que se tenían que elaborar directrices para respaldar el Convenio todavía. Sin embargo, estas cuestiones han sido ya solucionadas.

Para apoyar la ratificación por parte de los Estados, así como la investigación y la innovación, la OMI, el Fondo para el Medio Ambiente Mundial (FMAM) y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) ejecutaron el Programa de Asociaciones GloBallast (2000-2017). Este proyecto de gran éxito se centró en particular en ayudar a los países en desarrollo a reducir la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos en el agua de lastre de los buques, así como a implantar el Convenio BWM.

El Convenio BWM estipula que este entraría en vigor 12 meses después de su ratificación por un mínimo de 30 Estados que representen el 35% del arqueo de la flota mercante mundial. Esos criterios se alcanzaron el 8 de septiembre de 2016, de ahí que la fecha de entrada en vigor fuese el 8 de septiembre de 2017.

¿Se harán enmiendas al Convenio BWM?

La OMI ha acordado que el MEPC 72, durante su periodo de sesiones en abril 2018, examinará la adopción de enmiendas al tratado BWM (regla B-3) para hacer obligatorio el nuevo calendario de introducción gradual que los buques cumplan la norma D-2.

También se invitará al MEPC 72 a que adopte el proyecto de enmiendas al Convenio BWM (regla A -1 y D -3) para conferir carácter obligatorio al Código para la aprobación de sistemas de gestión del agua de lastre (Código BWMS)

Otro proyecto de enmiendas se refiere a la sección E - prescripciones sobre reconocimientos y certificación.

Las enmiendas solo pueden adoptarse después de la entrada en vigor. Así, las propuestas de enmiendas se han distribuido a los Gobiernos y serán presentadas para su adopción por el MEPC 72 que se reunirá del 9 al 13 de abril de 2018. Tras la adopción, entrarán en vigor transcurridos 18 meses. El MEPC 71 (julio 2017) también adoptó una resolución en la que se insta a cumplir inmediatamente el calendario de enmiendas.

¿Habrá más enmiendas en el futuro?

El MEPC ha reconocido que pueden darse nuevos retos con la entrada en vigor de un tratado completamente nuevo. A la luz de la experiencia adquirida, puede haber una necesidad de futuras mejoras. El MEPC 71 adoptó una importante resolución MEPC “sobre la fase de adquisición de experiencia con respecto al Convenio BWM”.

Esto prevé un enfoque de tres fases: recopilación de datos, análisis de datos y examen del Convenio. Basándose en la experiencia adquirida y el intercambio de información, así como el análisis de los datos recopilados, el proyecto de enmiendas en el Convenio podría presentarse para su examen en el MEPC 79 (2022).

Como con otros tratados internacionales, las Partes también pueden proponer enmiendas individuales en todo momento.

¿Cuántos países han ratificado el Convenio a día de hoy?

A fecha de septiembre de 2017, el tratado ha sido ratificado por más de 60 países, que representan más del 70% del arqueo de la flota mercante mundial.