

Decisión IG.20/11

Estrategia regional para la gestión del agua de lastre y las especies invasivas

La 17ª reunión de las Partes Contratantes,

Deseosos de abordar el riesgo derivado de la introducción de especies exóticas invasivas a través del agua de lastre de buques, que ha sido reconocida como una de las cuatro grandes amenazas para los océanos del mundo y que puede causar extremadamente severos e irreversibles impactos ambientales, económicos y sobre la salud pública.

Recordando los objetivos del Convenio Internacional para el Control y Gestión del Agua de Lastre y Sedimentos de los buques, 2004 y, particularmente, de su artículo 13 por el medio del cual, para alcanzar esos objetivos, “las Partes que limiten con mares cerrados o semicerrados, procurarán, teniendo presentes las características regionales distintivas, ampliar la cooperación regional y también mediante la celebración de acuerdos regionales”.

Recordando también la Decisión IG.19/11 adoptada en la 16ª Reunión Ordinaria de las Partes Contratantes del Convenio de Barcelona (Marrakech, noviembre de 2009) para desarrollar una estrategia regional para el manejo del agua de lastre de los buques en el Mediterráneo dentro del Plan de Acción para el Mediterráneo, y que alentó a la Fuerza de Tareas Regional GloBallast Mediterráneo a procurar finalizar tal estrategia regional tan pronto como fuera posible, para su posible adopción en la 17ª Reunión Ordinaria de las Partes Contratantes del Convenio de Barcelona;

Destacando la relevancia de la estrategia para el proceso de gradual aplicación por parte del PAM del Acercamiento de Ecosistema para la gestión de las actividades humanas en la región del Mediterráneo, que incluye objetivos ecológicos y operativos con indicadores asociados para la introducción de especies no autóctonas en el ecosistema,

Notando que la región del Mediterráneo es una de las seis regiones prioritarias incluidas en el proyecto de GEF/PNUD/OMI titulado “Construyendo Asociaciones para Asistir a los Países en Desarrollo a Reducir la Transferencia de Organismos Acuáticos Dañinos en “aguas de lastre” de los buques” (Proyecto “Asociaciones GloBallast”),

Notando también que el Centro Regional de respuesta frente a emergencias causadas por contaminación marina en el Mediterráneo (REMPEC) fue designado como Organización Regional de Coordinación para la implementación de las Asociaciones GloBallast en el Mediterráneo en colaboración con el Centro regional de la actividad para las áreas especialmente protegidas (SPA/RAC),

Reconociendo el estado avanzado de la implementación del Proyecto Asociaciones Globallast en el Mediterráneo y particularmente el trabajo realizado por la Fuerza de Tareas Regional Globallast Mediterráneo, con el apoyo de REMPEC, hacia el desarrollo de una estrategia regional para el manejo del agua de lastre de los buques en el Mediterráneo,

Considerando que la 10ª reunión de Puntos Focales del REMPEC apoyó y recomendó la adopción de la Estrategia regional para la gestión del agua de lastre de los buques en el Mediterráneo, incluyendo su Plan de Acción y Cronograma, así como de las “Orientaciones Generales sobre la Aplicación Voluntaria de la regla D1 sobre los estándares para el intercambio de agua de lastre entre los buques que operan entre el Mar Mediterráneo y el Atlántico Noreste y/o el Mar Báltico” por las Partes Contratantes del Convenio de Barcelona.

Reconociendo el diálogo establecido con otros Acuerdos sobre Mares Regionales para asegurar el manejo eficiente de la gestión del agua de lastre de los buques, y tomando en

consideración que el Documento de Orientaciones Generales fue adoptado por las Partes Contratantes del Convenio OSPAR durante su última Reunión Ministerial (septiembre 2010) y por las Partes Contratantes del Convenio de Helsinki durante la 32ª reunión de la Comisión de Helsinki (HELCOM) (marzo de 2011);

Adopta la *Estrategia Mediterránea para la Gestión del Agua de Lastre de los Buques*, incluyendo su Plan de Acción y su Cronograma, como se establece en el Anexo I de esta Decisión, y las "Orientaciones Generales sobre la Aplicación Voluntaria de la regla D1 sobre los estándares para el intercambio de agua de lastre entre los buques que operan entre el Mar Mediterráneo y el Atlántico Noreste y/o el Mar Báltico" como se delinea en el Anexo II de esta Decisión y acuerda la presentación conjunta, junto con los otros Acuerdos sobre Mares Regionales involucrados, del Documento de Orientaciones Generales al Secretario General de la Organización Marítima Internacional (OMI);

Invita a las Partes Contratantes a tomar las medidas necesarias para su implementación;

Solicita a REMPEC y a SPA/RAC a que asistan a las Partes en su implementación.

ANEXO I
ESTRATEGIA DEL MEDITERRANEO PARA LA GESTION DE AGUAS DE LASTRE DE BUQUES

ESTRATEGIA DEL MEDITERRANEO SOBRE LA GESTIÓN DE AGUAS DE LASTRE DE BUQUES

1. La presente Estrategia toma en cuenta todos los instrumentos y mecanismos relevantes internacionales, regionales y subregionales, así como todos los planes de acción, políticas y decisiones relevantes del Mediterráneo, incluida la Decisión IG 17/6 de las Partes Contratantes del Convenio de Barcelona relativa a la implementación del Acercamiento de Ecosistema adoptada por el Convenio de Barcelona y sus protocolos (adoptados en su décimo quinta Reunión Ordinaria (Almería, España, 15 a 18 de enero de 2008, Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente PNUMA (DEC)/MED IG.17).

2. A los efectos de este documento, Mar Mediterráneo significa la zona del Mar Mediterráneo definida en el artículo del Convenio de Barcelona, a saber, “*las aguas marítimas del Mediterráneo propiamente dicho y los golfos y mares que comprende, siendo el límite occidental el meridiano que pasa por el faro del Cabo Spartel, a la entrada del estrecho de Gibraltar, y el límite oriental siendo constituido por el límite meridional del estrecho de los Dardanelos, entre los faros de Mehmetcik y de Kumkale*”.

Definición

3. A los efectos de la presente Estrategia, el término “especies exóticas invasoras” significa “Organismos y patógenos acuáticos dañinos”, como se los define en el artículo 1.8 del Convenio Internacional para el control y gestión de aguas de lastre y sedimentos de buques de 2004 (Convenio BWM).

Objetivo General

4. El objetivo general de la presente Estrategia es establecer el marco para un acercamiento regional armonizado en el Mediterráneo sobre el control y la gestión del agua de lastre de los buques que sea coherente con las exigencias y los estándares del Convenio BWM, como se delineó en su artículo 13.3.

Introducción

5. Las especies exóticas invasoras tienen serios impactos económicos, ambientales y sobre la salud humana y son ahora reconocidas a nivel mundial como una de las más grandes amenazas a la biodiversidad. En los medios marinos y costeros, las especies exóticas invasoras han sido identificadas como una de las cuatro mayores amenazas a los océanos del mundo. El agua de lastre de los buques es un motivo de particular preocupación como un vector de la introducción de especies exóticas invasoras en el Mar Mediterráneo debido a las grandes cantidades de agua de lastre proveniente de diferentes medios marinos de todo el mundo que se descarga en los puertos del Mediterráneo. Los sedimentos del agua de lastre son también una preocupación para la gestión porque proveen un sustrato para diversas especies marinas, en particular dinoflagelados.

6. El Convenio BWM de 2004 proporciona un conjunto de herramientas de gestión sumamente necesario para afrontar la cuestión y llama a la cooperación regional y a la armonización de políticas para intentar resolver esta cuestión ambiental marina transfronteriza. Aunque el Convenio BWM no ha comenzado a aplicarse aún, el proceso de ratificaciones nacionales está en marcha en muchos países. Mientras tanto, son necesarias medidas voluntarias para cumplir las exigencias del Convenio a fin de minimizar la introducción de especies exóticas invasoras en el Mar Mediterráneo.

7. La presente estrategia se compone de ocho Prioridades Estratégicas y un Plan de Acción y de un Plan de Trabajo/Cronograma para su implementación.

Prioridad Estratégica 1. Apoya los instrumentos internacionales desarrollados para minimizar la introducción de especies exóticas invasoras en el Mediterráneo

8. El creciente reconocimiento de los impactos de las especies exóticas invasoras ha llevado a una extendida respuesta a la cuestión, que ha adoptado la forma de instrumentos jurídicos de programas destinados a desarrollar soluciones técnicas prácticas. El Convenio sobre la Diversidad Biológica de 1992 (CDB) proporciona la base para la adopción de medidas encaminadas a proteger la

biodiversidad contra especies exóticas invasoras (Artículo 8 h), y en aplicación de este Convenio se adoptaron Principios Rectores amplios en esta materia en 2002³³.

9. La Organización Marítima Internacional (OMI), sus Estados miembros y la industria marítima han estado trabajando en la cuestión de la introducción del agua de lastre de los buques por más de veinte años, desarrollando inicialmente orientaciones voluntarias y posteriormente un régimen internacional jurídicamente vinculante para enfrentar los nuevos desafíos presentados por el problema. En febrero de 2004, esos esfuerzos globales culminaron con la adopción del Convenio Internacional para el Control y Gestión del agua de lastre de buques y sedimentos (Convenio BWM). El Convenio establece estrictos estándares de tratamiento para las descargas de agua de lastre, que, cuando estén vigentes, se aplicarán a diferentes buques en diferentes momentos, lo que dependerá de su fecha de construcción y de la capacidad de sus tanques para agua de lastre. Adicionalmente, el Convenio proporciona orientación respecto a la aprobación tipo de los sistemas de tratamiento del agua de lastre y describe procedimientos detallados para garantizar que la toxicidad ambiental del agua de lastre se evalúe y minimice, y como consecuencia las descargas de agua de lastre tratadas sean seguras. Esto es especialmente importante cuando los sistemas utilizan métodos químicos de tratamiento.

- **Las Partes Contratantes del Convenio de Barcelona apoyan la labor encaminada a minimizar la introducción de especies exóticas invasoras que están llevando a cabo las organizaciones y foros pertinentes, en particular la labor de la Organización Marítima Internacional (OMI), y están comprometidas a tomar todas las acciones apropiadas para la ratificación del Convenio BWM a fin de que entre en vigor lo antes posible.**

Prioridad Estratégica 2. Mantener actividades e iniciativas de creación de capacidad en la Región del Mediterráneo

10. La implementación del proyecto Asociaciones GloBallast de OMI/FMAM/PNUD (*Construyendo Asociaciones para Asistir a los Países en Desarrollo a Reducir la Transferencia de Organismos Acuáticos Dañinos en el agua de lastre de Buques*) se inició en 2008. El proyecto parte de la etapa piloto y se centrará en la implementación del Convenio BWM mediante la prestación de asistencia a los países para la aprobación de reformas jurídicas, normativas e institucionales para minimizar los impactos de las especies exóticas invasoras transferidas por los buques. En el marco de este proyecto, se está llevando a cabo un número de importantes actividades e iniciativas en la región del Mediterráneo, que representan una ayuda considerable para desarrollar y fortalecer los conocimientos técnicos dentro de la región y la capacidad de los estados con costas sobre el Mediterráneo en el campo de la gestión del agua de lastre. Sin embargo, la duración del proyecto Asociaciones Globallast es limitada y se espera que finalice en 2014.

- **Las Partes Contratantes del Convenio de Barcelona subrayan la necesidad de continuar los esfuerzos hechos en la región para fortalecer la construcción de capacidad, la transferencia de conocimiento y la capacitación de personal luego que termine el Proyecto Asociaciones Globallast e incorporar a mecanismos internacionales y regionales de cooperación, organizaciones no gubernamentales y agencias, para que continúen el proceso iniciado.**

Prioridad Estratégica 3 Desarrollar conocimiento avanzado sobre la condición ambiental del Mediterráneo y la introducción a través de buques de especies exóticas invasoras

11. El desarrollo y actualización del conocimiento en el campo de la introducción a través de barcos de especies exóticas invasoras en el Mediterráneo son fundamentales para tener una base científica, técnica y legal sólida para las medidas de gestión. Se ha hecho un progreso significativo para entender mejor la relación entre el transporte marítimo y la introducción de especies exóticas invasoras en el ambiente marino del Mediterráneo. A continuación se describen los impactos en la biodiversidad de la introducción de especies y de las tendencias del tráfico marítimo en la región del Mediterráneo que han sido identificados.

12. **Las investigaciones han mostrado que los ecosistemas y los recursos marinos del**

³³La Conferencia de las partes del Convenio sobre la Diversidad Biológica adoptó Principios Rectores para la implementación del artículo 8 (h). (Decisión COP 6 VI/23, La Haya, 16 a 19 de abril de 2002).

Mediterráneo han estado y continúan estando seriamente amenazados por las especies exóticas invasoras y que el riesgo de invasiones adicionales sigue siendo alto a medida que el tráfico marítimo se incrementa. Zenetos et al (2008) han informado de 903 especies exóticas en la cuenca del Mediterráneo³⁴ basándose en publicaciones divulgadas hasta abril de 2008. Se estima que la tasa de invasión biológica en el Mediterráneo es de una nueva especie cada nueve días.

13. De esas invasiones de especies, se cree que el 21% llegó en buques, aunque muchas más han dependido del tráfico marítimo local para su dispersión secundaria dentro de la región del Mediterráneo. El agua de lastre ha tenido participación en muchas invasiones serias de la región incluida la de ctenóforo (*Mnemiopsis leidyi*), que ha llevado al colapso de los recursos pesqueros en los mares Negro y Caspio. El Equipo de Tareas del Mediterráneo GloBallast realizó un análisis de los estudios científicos y técnicos relacionados con el agua de lastre de los buques y las especies exóticas invasoras producidos por instituciones de investigación y universidades de la región del Mediterráneo. Este análisis puso en evidencia que mientras que la introducción de especies exóticas invasoras está bien documentada en ciertos países, hay importantes vacíos en la información en ciertas áreas del Mediterráneo.

14. **El Mediterráneo es una importante ruta de tránsito marítimo.** En 2006, alrededor de 10.000 buques, en su mayoría de gran tamaño, transitaban por la zona en sus viajes entre puertos no mediterráneos. Los buques mercantes que operan dentro del Mediterráneo o que lo atraviesan se están volviendo más grandes y transportan más productos en paquetes más grandes. Los buques que atraviesan el Mediterráneo promedian 50.000 toneladas de peso muerto y tienen, en promedio, un tamaño más de tres veces superior al de los que operan dentro del Mediterráneo³⁵.

15. La actividad global de los buques dentro del Mediterráneo ha estado creciendo sostenidamente en los últimos diez años y está proyectado que se incrementen un 18% adicional en los próximos diez años. Se espera que los tránsitos a través del Mediterráneo se incrementen un 23%. Los aumentos en el tráfico de buques irán acompañados del despliegue de embarcaciones todavía más grandes. Los buques que transportan productos químicos y contenedores mostrarán las tasas más altas de crecimiento con respecto a escalas en los puertos del Mediterráneo en los próximos diez años en tanto que los incrementos en los tránsitos serán más pronunciados en el sector de productos y de los petroleros.

16. **El tráfico dentro del Mediterráneo.** El comercio por mar entre los estados del litoral mediterráneo, que está relativamente poco desarrollado, representa el 18% del comercio total de los estados del litoral mediterráneo. Las principales veinte rutas comerciales entre puertos del Mediterráneo medidas en número de viajes están dominadas por el tráfico de pasajeros de alta frecuencia dentro del Mediterráneo en buques pequeños. Sin embargo, las 20 rutas de tráfico que atraviesan el Mediterráneo y dentro de él, medidas por la capacidad de los buques y por lo tanto volúmenes de carga, están dominadas por buques más grandes de transporte de petróleo, de contenedores de carga seca.

17. **El Mediterráneo es un centro importante de carga y descarga de petróleo crudo.** Aproximadamente el 18% de los embarques marítimos globales de petróleo crudo tiene lugar dentro o a través del Mediterráneo. En los puertos norteafricanos de Libia, Argelia, Túnez y Egipto (país desde donde se embarca petróleo del Golfo Pérsico) se carga más del 90% de todo el petróleo crudo que se embarca en el Mediterráneo. En Italia se descarga casi la mitad de todo el petróleo crudo descargado en el Mediterráneo. Se espera que las exportaciones de petróleo crudo de los puertos del Mar Negro que promedian más de 100 millones de toneladas anuales continúen creciendo, lo que dará como resultado la continuación del tráfico marítimo por los Estrechos del Bósforo y un mayor uso de los puertos del Mediterráneo Oriental ligado a nuevos oleoductos que buscan evitar el Bósforo. La reanudación de los suministros de crudo iraquí vía Cehan, en Turquía, y de los puertos sirios, revertirá la tendencia a la baja de las exportaciones desde esos puertos observada en los últimos.

18. Deben reconocerse los esfuerzos comenzados para compilar datos relevantes y ampliar el conocimiento de las cuestiones citadas, si bien es necesario reforzarlos con inventarios integrales de

³⁴A. Zenetos, E. Meriç, M. Verlaque, P. Galli, C.-F. Boudouresque, A. Giangrande, M. E. Çınar and M. Bilecenoğlu (2008), Mediterranean Marine Science 9/1, 119-165.

³⁵Este párrafo, así como los siguientes que describen el tráfico marítimo en la región, se han tomado del Estudio sobre los Flujos de Tráfico Marítimo en el Mar Mediterráneo, Informe Final, REMPEC (2008).

especies, datos sobre las especies presentes en los puertos y datos relacionados con el tráfico marítimo en la región, así como datos oceanográficos pertinentes. La compilación de inventarios integrales de especies para cada puerto tiene una función importante en la gestión del agua de lastre. Para que un puerto gestione de manera eficaz el agua de lastre asociada con el movimiento de buques, debe disponerse de datos accesibles y completos tanto del Puerto local como de los puertos de origen del agua de lastre que se recibe. Es importante que los métodos y enfoques utilizados para compilar una lista base de especies dentro de un puerto estén estandarizados entre los países. En este sentido, las Encuestas Biológicas de Base de los Puertos (EBBP) son una importante herramienta para la gestión del conocimiento.

- **Las Partes Contratantes promueven, individualmente o a través de la cooperación regional, programas de investigación y desarrollo en el ámbito de las especies exóticas invasoras y de la gestión del agua de lastre de los buques, como un medio para mejorar el conocimiento y ayudar a sentar las bases científicas sobre las que puedan basarse mejores medidas para controlar la transferencia de especies exóticas invasoras. Las Partes Contratantes también acuerdan que los resultados de esa labor científica deben ponerse a disposición de todos los interesados.**

Prioridad Estratégica 4. Utilizar la evaluación del riesgo como una herramienta confiable para asistir en la toma de decisiones en materia de gestión del agua de lastre y en los procedimientos de cumplimiento, monitoreo y aplicación.

19. **Evaluación del riesgo y gestión del agua de lastre.** La evaluación del riesgo puede ser de ayuda para asegurar que lo establecido en el Convenio BWM se aplique de una manera coherente, sobre la base de una labor preliminar científicamente sólida. En este sentido, la OMI ha desarrollado Directrices para la implementación del Convenio BWM según las cuales es necesaria la evaluación del riesgo. Las Directrices para la Designación de Áreas para el Intercambio de Agua de Lastre (G14) son de particular pertinencia para la región del Mediterráneo, porque determinan las áreas marítimas donde un buque no puede intercambiar su agua de lastre y donde el Estado rector del puerto puede designar áreas, en consulta con estados adyacentes u otros, donde un buque puede realizar intercambios de agua de lastre. La OMI también recomienda realizar evaluaciones de riesgo cuando una Parte, en aguas bajo su jurisdicción, otorga excepciones a buques (Directrices G7 para la Evaluación del Riesgo según la Disposición A4 del Convenio BWM).

20. La evaluación del riesgo es también esencial para tener un conocimiento sólido de los riesgos generales de la introducción de especies exóticas invasoras asociadas con el tráfico marítimo en la región del Mediterráneo. Cuando los recursos son limitados, puede darse prioridad a determinadas acciones asociadas con la gestión, como el cumplimiento, monitoreo y aplicación (CMA) según las zonas o los buques que presenten mayores riesgos.

21. **Invasión biológica de puertos.** Con frecuencia los grandes puertos navieros son los primeros lugares donde se introducen y se establecen las especies exóticas invasoras. Para elaborar una lista base de especies- tanto autóctonas como exóticas- que están presentes en un puerto naviero se utilizan las Encuestas Biológicas de Base de Puertos. Posteriormente, a fin de continuar creando una base de información en este ámbito y detectar nuevas invasiones deben ponerse en funcionamiento regímenes de monitoreo a largo plazo. Estos datos pueden ser utilizados para comunicar riesgos a otros puertos navieros o países, según sea apropiado, y proporcionar un punto de referencia esencial para la gestión de especies exóticas. Las EBBP, al centrarse en las plagas marinas, pueden ayudar también a crear conciencia sobre las cuestiones relativas a las plagas marinas en la región. Más importante aún, es que permiten registrar, hacer un seguimiento y gestionar cualquier introducción ya existente.

22. **Puertos expuestos a la invasión biológica.** Algunos puertos mediterráneos están más expuestos a las invasiones biológicas por ser puertos que reciben mayores volúmenes de agua de lastre que provienen de puertos ubicados fuera del Mar Mediterráneo. Estos puertos son los siguientes: Arzew, Terminal de Sidi Kerir, Algeciras, Trípoli, Eleusis, Ceyhan, Puerto de Bouc, Banias, Brindisi y Bizerta. Se ha estimado que el 69% del agua de lastre recibida por puertos mediterráneos involucra a tres países: Argelia, Egipto y Libia, porque esos países albergan importantes terminales petroleras, donde los petroleros llegan con agua de lastre y parten con carga. Debe señalarse que la línea costera de esos tres países forma casi toda la costa sur del Mediterráneo. Además, debe considerarse que una vez que una especie exótica invasora se introduce en un puerto ubicado en el

Mar Mediterráneo, existe un riesgo de introducción secundaria en otros puertos ubicados en la región³⁶.

- **Las Partes Contratantes consideran las evaluaciones del riesgo a nivel nacional, subregional o regional, como una herramienta apropiada para guiar las medidas de gestión del agua de lastre y están comprometidas a realizar relevamientos y programas de monitoreo que incluyan mecanismos de información y alerta.**

Prioridad Estratégica 5. Decidir sobre acuerdos voluntarios regionales en el Mediterráneo y asegurar que las estrategias subregionales y nacionales estén en línea con estos

23. Dada la naturaleza transfronteriza de la cuestión de las especies exóticas invasoras, debe reconocerse que un país por sí solo no puede afrontar esta preocupación con eficacia. Los estados costeros del Mediterráneo deben acordar un régimen regional armonizado para la gestión del agua de lastre que tomen en cuenta las rutas del tráfico marítimo en la región y el origen y la distribución del agua de lastre en los puertos de la región, así como las restricciones geográficas particulares del área y los datos científicos y oceanográficos asociados .

24. Como el Convenio BWM no está todavía en vigor, es necesario adoptar medidas voluntarias para ocuparse del problema de la introducción en el Mar Mediterráneo de especies exóticas invasoras por medio del agua de lastre de los buques. Además, todos los países de la región deberían aplicar procedimientos armonizados que formen parte de un sistema de cumplimiento, monitoreo y aplicación. También se alienta la aplicación de enfoques subregionales dentro del área del Mar Mediterráneo (por ejemplo, la Subcomisión BWM en el Mar Adriático) y los acuerdos subregionales existentes en la región Mediterráneo deberían considerar integrar las cuestiones relativas al BWM en su labor, de conformidad con el enfoque regional adoptado. Las estrategias nacionales establecidas por los Estados con costas sobre el Mediterráneo deben tomar en cuenta las políticas y los acuerdos definidos a nivel subregional y regional y ser coherentes con ellos.

- **Las Partes Contratantes del Convenio de Barcelona trabajan en coordinación para adoptar arreglos voluntarios regionales con respecto a la gestión del agua de lastre en la región del Mediterráneo, que cumplen con las exigencias y estándares establecidos en el Convenio BWM.**

Prioridad Estratégica 6. Considerar otras estrategias e iniciativas de mares regionales

25. La armonización de los enfoques de la gestión del agua de lastre en los mares regionales es esencial para ayudar a cumplir con los objetivos del Convenio BWM. La comunicación y la coordinación con las regiones vecinas y sus estructuras vinculadas al Convenio BWM (por ejemplo, el Plan de Acción Estratégico para el Mar Rojo y el Golfo de Adén (PEMRGA) o la Estrategia para el Plan Negro) son necesarios para asegurar la coherente entre los regímenes y también para promover el intercambio de información entre esas regiones marítimas vinculadas. Debería también establecerse un diálogo con otras Secretarías pertinentes de mares regionales como la Comisión Oskar para el Atlántico Nororiental, que acordó en junio de 2007 las "Directrices Generales sobre la Aplicación Interina Voluntaria de la regla D1 sobre los estándares para el intercambio de agua de lastre en el Atlántico nororiental", la Comisión de Helsinki (HELCOM) para el Mar Báltico, que desarrolló una hoja de ruta hacia una implementación armonizada del Convenio OMI BWM y la región marina de la Organización Regional para la Protección del Medio Marino (ROPME) que recientemente aprobó medidas regionales para el intercambio del agua de lastre.

- **Las Partes Contratantes del Convenio de Barcelona están comprometidas a fortalecer y mantener la cooperación con las regiones vecinas del Mar Mediterráneo y con otros acuerdos regionales pertinentes para asegurar que las medidas adoptadas sean coherentes con otros acuerdos regionales para la gestión del agua de lastre.**

³⁶Esta sección se basa en el resultado de un estudio sobre los orígenes y volúmenes del agua de lastre en el Mediterráneo, que fue realizado por el señor Bouteville para REMPEC en 2008, utilizando el Estudios sobre los Flujos de Tráfico Marítimo, informe final, (2008).

Prioridad Estratégica 7. Continuar examinando la Estrategia y el Plan de Acción y evaluar los avances en su implementación

26. La Estrategia y Plan de Acción deben estar sujetos a exámenes periódicos para tomar en cuenta las cuestiones emergentes, los resultados de las actividades de investigación y desarrollo (I&D) y la experiencia obtenida a partir de su operación e implementación.

27. Deben fijarse reuniones periódicas de representantes del mecanismo regional de coordinación y de las Secretarías para evaluar los avances en la implementación de los diversos acuerdos y estrategias regionales y facilitar el logro de un enfoque armonizado a nivel global.

- **Las Partes Contratantes del Convenio de Barcelona proponen la realización de encuentros periódicos con el propósito de examinar y evaluar la continuidad de la pertinencia de la Estrategia, y la eficacia general de las actividades desarrolladas en cumplimiento del Plan de Acción y asegurarse de que la labor realizada en los diversos mares regionales con respecto a la gestión del agua de lastre esté en la agenda de las reuniones y foros que reúnen a los diversos acuerdos y secretarías regionales.**

Estrategia prioritaria 8. Trabajar en la identificación de recursos adecuados para implementar las actividades de la Estrategia y Plan de Acción

28. A fin de identificar y asegurar la existencia de recursos adecuados para aplicar la Estrategia y Plan de Acción deben analizarse varias fuentes, incluidos la OMI, el REMPEC y otros Centros de Actividades Regionales del Plan para el Mediterráneo (PAM), industrias navieras y portuarias, regionales e internacionales, donantes bilaterales y multilaterales y programas de cooperación técnica.

- **El objetivo a largo plazo de las Partes Contratantes del Convenio de Barcelona es asegurar la sostenibilidad y continuidad de las actividades con fuentes que se autofinancian dentro de la región**

Plan de Acción para la implementación de la Estrategia Regional para la Gestión del Agua de Lastre de los Buques

El presente Plan de Acción identifica ocho medidas principales que deberán adoptarse a nivel regional, subregional o nacional, de acuerdo con las Prioridades Estratégicas e incluye un plan de trabajo/cronograma para su implementación) (**Anexo I**).

Acción 1. Ratificar el Convenio Internacional para el control y gestión del agua de lastre y sedimentos de los buques (BWM)

Se exhorta a la urgente ratificación del Convenio BWM de forma que, cuando entre en vigor, los estándares de tratamiento de las descargas del agua de lastre se vuelvan aplicables a los buques. Para facilitar el proceso a nivel nacional, deberán adoptarse iniciativas de política a nivel que preparen y lleven a la ratificación.

Las Partes Contratantes del Convenio de Barcelona, acuerdan

- a) Formar un grupo de trabajo de políticas nacionales para liderar el proceso hacia la ratificación del Convenio BWM;
- b) Elaborar el proyecto de instrumento de ratificación para su adopción a través de los canales apropiados con los respectivos sistemas de Gobierno; y
- c) Elaborar legislación nacional, que incluya multas para los infractores, que harán efectivo el Convenio BWM una vez ratificado, así como regulaciones y acuerdos técnicos secundarios para su aplicación.

Acción 2. Adoptar acuerdos armonizados para el intercambio de agua de lastre en la región mediterránea

Los acuerdos armonizados se basan en los componentes y exigencias pertinentes del Convenio BWM. Hasta que el Convenio entre en vigor, los acuerdos deben seguir siendo un instrumento voluntario provisorio. Esto no va en perjuicio del derecho de cada Parte Contratante a determinar exigencias especiales en ciertas áreas bajo su jurisdicción, de conformidad con el Derecho Internacional.

Las Partes Contratantes del Convenio de Barcelona acuerdan

- a) Adoptar lo antes posible acuerdos armonizados voluntarios para el intercambio de agua de lastre en la región del Mediterráneo (**Anexo II**); y
- b) Notificar a todas las partes interesadas de la adopción de los acuerdos voluntarios armonizados para el intercambio de agua de lastre en el mar Mediterráneo a través de notificaciones a las empresas navieras e instrucciones a los peritos.

Acción 3. Establecer un sólido sistema de Cumplimiento, Monitoreo y Aplicación (CMA) en la región del Mediterráneo

Conjuntamente con el desarrollo y la implementación del régimen armonizado regional para la gestión del agua de lastre, es necesario formular un sistema genérico de cumplimiento, monitoreo y aplicación (CMA) para asegurar la conformidad el cumplimiento de las medidas propuestas dentro del régimen. El sistema CMA debe incorporar lo siguiente:

1. La exigencia de que los buques reúnan y registren información relativa a sus prácticas BWM (ejemplo, carga, gestión en ruta y descarga);

2. Medios para que los buques transmitan esta información a las autoridades reguladoras BWM de los Estados de los puertos y que posteriormente reciban instrucciones de ellas;
3. Disposiciones para el examen/auditoría de los libros de registro oficiales u otros registros oficiales para asegurarse del cumplimiento de las exigencias BWM del Estado rector del puerto;
4. Capacidad de las autoridades pertinentes de obtener muestras de agua de lastre y sedimentos y realizar cualquier prueba que sea necesaria;
5. Disposiciones legales para la aplicación de medidas ante el incumplimiento de las exigencias BWM y disposiciones para la aplicación de sanciones a las infracciones; y
6. Acuerdos de comunicación eficaces a nivel regional para asegurar el adecuado seguimiento de las transgresiones y del intercambio de experiencias durante la aplicación del sistema CMA a nivel nacional.

El sistema CMA propuesto para la región se adjunta como **Anexo III**.

Las Partes Contratantes del Convenio de Barcelona acuerdan,

- a) Adaptar los sistemas existentes de Control y CMA en sus respectivos Estados para integrar los procedimientos armonizados BWM CMA; y
- b) Establecer y mantener un sistema de comunicación regional actualizado posiblemente dentro de un Mecanismo de Intercambio de Información (MII), para permitir el intercambio de experiencias y el seguimiento de las transgresiones utilizando los acuerdos de control existentes como el Memorando de París y el Memorando Mediterráneo de Acuerdo sobre el Control del Estado Rector del Puerto.

Acción 4. Establecer un sistema de relevamiento, monitoreo biológico y evaluación del riesgo para los puertos del Mediterráneo

El desarrollo de un sistema uniforme de monitoreo biológico regional para los puertos del Mediterráneo es crucial para entender la naturaleza de lo que se gestiona y respaldar los métodos utilizados para llevar a cabo la gestión. El proceso de desarrollo de este sistema debería incluir los siguientes elementos:

- Reunión de datos (biológicos, físicos, químicos) sobre la situación ambiental de los puertos;
- Examen de las mejores prácticas, las publicaciones y enfoques existentes para acordar los enfoques y protocolos comunes;
- Determinación de las exigencias de datos biológicos para la medida propuesta de evaluación y gestión del riesgo (especies no autóctonas, especies exóticas invasoras (EEI));
- Determinación de procedimientos de monitoreo a largo plazo (parámetros, frecuencia);
- Examen de los programas existentes de monitoreo, si existen, para determinar si cumplen los enfoques y protocolos comunes;
- Preparación de directrices comunes de implementación sobre las Encuestas Biológicas de Base de Puertos (EBBM) y Monitoreo.

En algunas áreas de la región Mediterránea, los países pueden identificar mecanismos subregionales de colaboración para los relevamientos, monitoreo y evaluación del riesgo. En la Comisión Conjunta para la protección de las aguas y áreas costeras del Mar Adriático, por ejemplo, Croacia, Italia, Eslovenia y Montenegro formaron la Subcomisión para la gestión del agua de lastre (BWMSC) que se centra en el área del Mar Adriático, y a través de la cual se intercambia información sobre los relevamientos de puertos y la gestión de IAS.

Las Partes Contratantes del Convenio de Barcelona acuerdan:

- a) Desarrollar un protocolo regionalmente estandarizado para el muestreo y monitoreo biológicos que las Partes Contratantes utilizarán para crear las bases de datos biológicas y ambientales necesarias a fin de apoyar los objetivos de gestión de especies exóticas invasoras;

- b) colaborar, preferentemente siguiendo los enfoques subregionales donde sean pertinentes, en las actividades de monitoreo y relevamiento biológico, además de promover y asegurar el intercambio de capacidad técnica, recursos y resultados;
- c) buscar apoyo institucional a nivel nacional para realizar relevamientos biológicos sobre puertos y planes para el monitoreo, como parte de su estrategia nacional para la gestión del agua de lastre y gestión de las IAS
- d) adaptar y utilizar el MII regional para intercambiar datos relativos a los relevamientos de puertos y el monitoreo biológico en marcha; y
- e) que deberá producirse una evaluación del riesgo basada en la información obtenida mediante relevamientos biológicos, así como de las bases de datos del movimiento de buques y de descarga de aguas de lastre.

Acción 5. Fortalecer los conocimientos técnicos; facilitar la transferencia de conocimiento y la construcción de capacidad en la región del Mediterráneo

Dada la ausencia de legislación nacional e iniciativas técnicas relacionadas con la gestión de agua de lastre en varios Estados del Mediterráneo, deberá establecerse un programa eficaz de construcción de capacidad para asistir en la realización de actividades que ayudarán a aplicar la Estrategia y el Plan de Acción. Las actividades de construcción de capacidad deben incluir lo siguiente:

- Identificación de los Organismos Nacionales Líderes y de los interesados pertinentes para las cuestiones de agua de lastre y formación de grupos de trabajo y comisiones intersectoriales/interministeriales;
- Actividades de comunicación y concientización;
- Relevamientos de base de la biota de los puertos, monitoreo y evaluaciones de riesgo del agua de lastre;
- Proyectos de investigación y desarrollo;
- Elaboración de legislación y disposiciones nacionales sobre agua de lastre;
- Monitoreo y aplicación del cumplimiento;
- Desarrollo de estrategias y planes de acción nacionales para el manejo del agua de lastre; y
- Desarrollo de mecanismos de autofinanciación.

Las actividades de capacitación tanto a nivel regional como subregional deben organizarse tomando en consideración similitudes como las áreas geográficas involucradas (por ejemplo, países del Mediterráneo Oriental y Occidental), el idioma, el status de ratificación, etcétera). Además, esas actividades de capacitación deben ser realizadas utilizando el "Enfoque de Formación de Formadores), cuando sea necesario, y utilizadas por los países para replicar esas actividades de capacitación a nivel nacional.

Las Partes Contratantes del convenio de Barcelona, acuerdan

- a) Investigar la posibilidad de incluir programas de capacitación y otras actividades de construcción de capacidad en el programa ordinario de trabajo del Centro de Actividad Regional pertinente del Programa de Acción para el Mediterráneo;
- b) Buscar y asegurar apoyo, individualmente o través del REMPEC, la División de Cooperación Técnica (DCT) de la OMI, y otras organizaciones internacionales para cursos de capacitación nacionales, subregionales o regionales y otras acciones de construcción de capacidad en apoyo a las actividades del Plan de Acción;
- c) Divulgar protocolos y herramientas para la estandarización de los enfoques técnicos que puedan utilizarse para actividades regionales y nacionales;
- d) Que los países con conocimientos técnicos específicos en actividades relacionadas con la gestión del agua de lastre ayuden a organizar sesiones de capacitación nacionales, subregionales o regionales; y

- e) Replicar esa capacitación a nivel nacional a través del establecimiento de un programa nacional de capacitación sobre actividades de gestión de agua de lastre.

Acción 6. Fortalecer la conciencia pública de las cuestiones relativas al agua de lastre y a las especies exóticas invasoras

Con la mira puesta en alertar al público general y específico sobre los riesgos asociados con la introducción de especies marinas exóticas en el ambiente marino, y de esta forma sumar a los esfuerzos destinados a evitar y controlar la introducción de IAS en el Mar Mediterráneo, los Estados costeros y la industria marítima deben participar en emprendimientos que incrementen el conocimiento y la conciencia sobre el tema. Deberán utilizarse materiales de concientización generales o específicos, según el tipo de público objetivo, cuando existan o de lo contrario desarrollarse preferentemente en el lenguaje local de los respectivos países. Existen materiales de concientización ya preparados por OMI Globallast que pueden descargarse de su sitio web³⁷, entre ellos folletos, posters y otros documentos y herramientas educativas. Cuando sea posible, se forjarán asociaciones de colaboración entre países y con ONGs y otros grupos de interés público para ayudar en la organización de campañas destinadas a la concientización pública.

Las Partes Contratantes del Convenio, acuerdan

- a) Utilizar los materiales de concientización de OMI Globallast Public y traducirlos a los idiomas locales para su difusión a nivel nacional;
- b) Realizar seminarios y talleres nacionales para aumentar la concientización entre los diversos interesados involucrados; y
- c) Desarrollar estudios de casos locales que puedan utilizarse eficazmente para la concientización y la obtención de apoyo dentro de la región del Mediterráneo y sus subregiones.

Acción 7. Instalar un mecanismo para el Mediterráneo basado en la web para intercambiar información

Para facilitar el intercambio de información relativa a las cuestiones relacionadas con la gestión del agua de lastre entre las Partes Contratantes, se considera necesaria una red de intercambio de información en la región mediterránea. Esta red facilitará las comunicaciones con los países y entre ellos, y funcionará como mecanismo de intercambio de información (MII) para datos e información relacionada con el manejo de agua de lastre en la región.

Las Partes Contratantes del Convenio de Barcelona, acuerdan

- a) Establecer un Sistema de Información Regional basado en la web sobre la estructura delineada en el **Anexo IV**;
- b) explorar posibles opciones y funcionalidades del sistema y decidir cuál será el órgano responsable de coordinar el desarrollo del Sistema de Información Regional basado en la red;
- c) instalar un Comité de Dirección para este proyecto; y
- d) explorar posibles opciones y decidir sobre el organismo responsable de albergar y mantener el Sistema de Información Regional basado en la web.

Acción 8. Incorporar la evaluación del Plan de Acción al sistema y procedimiento de información del Convenio de Barcelona

El Plan de Acción está sujeto a revisiones periódicas para incorporar cualquier desarrollo en la gestión del agua de lastre a nivel regional o global y ajustarse/actualizarse de manera acorde. La

³⁷<http://globallast.imo.org/index.asp?page=AwarenessMaterials.htm&menu=true>

implementación del Plan de Acción debe realizarse bajo la coordinación de REMPEC como una continuación de los actuales esfuerzos del Centro dedicados a fortalecer la capacidad técnica en la región en cuestiones de gestión del agua de lastre. Además, las acciones tomadas a nivel nacional deben ser evaluadas periódicamente a la luz del Convenio de Barcelona para determinar su eficacia.

Las Partes Contratantes del Convenio de Barcelona, acuerdan

- a) otorgar un mandato a REMPEC para coordinar la implementación del Plan de Acción en la Región y prestar asistencia al respecto, en colaboración con el Centro Regional de la actividad para las áreas especialmente protegidas (ZEP/CAR) donde sea pertinente;
- b) que el REMPEC informará a sus reuniones de Puntos Focales que se realizan cada dos años, sobre el estado de implementación del Plan de Acción, para su posterior transmisión a las Reuniones Ordinarias de las Partes Contratantes del Convenio de Barcelona; y
- c) suministrara REMPEC la información pertinente sobre las actividades basadas a nivel nacional con el propósito de revisar y evaluar la continuidad de la pertinencia y la eficacia general de las actividades realizadas en el marco del Plan de Acción.

Anexo 1

Estrategia y Plan de Acción del Mediterráneo para la gestión del agua de lastre de buques

Plan de Trabajo y Cronograma de Implementación

Puntos de acción	Actividades	Año				
		2011	2012	2013	2014	2015
1. Ratificar el Convenio Internacional para el Control y la Gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques (Convenio BWM).	a) Formar un grupo de trabajo de políticas nacionales para liderar el proceso hacia la ratificación del Convenio BWM.	✓	✓			
	b) Elaborar un proyecto de instrumento de ratificación para su adopción a través de los canales apropiados dentro del sistema de Gobierno.	✓	✓			
	c) Desarrollar legislación nacional, incluidas multas para los infractores, que dará eficacia al Convenio BWM una vez ratificado, así como regulaciones secundarias y disposiciones técnicas para su aplicación	✓	✓	✓	✓	✓
2. Adoptar acuerdos armonizados para el intercambio de agua de lastre en la región del Mediterráneo.	a) Adoptar acuerdos armonizados voluntarios para el intercambio de agua de lastre en la región del Mediterráneo.	✓				
	b) Notificar a todas las partes interesadas de la adopción de acuerdos armonizados para el intercambio de agua de lastre en la región mediterránea mediante notificaciones a las empresas navieras e instrucciones a los peritos.	✓				

Puntos de acción	Actividades	Años				
		2011	2012	2013	2014	2015
<p>3. Establecer un sistema sólido del Cumplimiento y Aplicación mediterránea (MAC).</p>	<p>a) Adaptar los sistemas existentes de Control y MAC del Estado rector del puerto para integrar los procedimientos armonizados BWM y MAC</p> <p>b) Establecer y mantener un sistema regional de comunicación posible dentro de un mecanismo de intercambio de información (MII), para permitir el intercambio de experiencias y el seguimiento de las infracciones utilizando los organismos de control existentes como el Memorando de París sobre control del Estado rector del puerto y el Memorando de entendimiento del Mediterráneo sobre supervisión por el Estado rector del puerto.</p>	✓	✓	✓	✓	✓
<p>4. Establecer un sistema de relevamiento, monitoreo biológico y evaluación de riesgos para los puertos mediterráneos.</p>	<p>a) Desarrollar un protocolo regional estandarizado de muestreo y monitoreo biológico para uso de las Partes Contratantes en la creación de las bases de datos biológicas y ambientales necesarias para apoyar los objetivos de gestión de IAS.</p> <p>b) Colaborar, preferentemente siguiendo enfoques subregionales donde sea pertinente, en actividades de relevamiento y monitoreo biológico, entre otras cosas para promover y garantizar el intercambio de capacidad técnica, recursos y resultados.</p> <p>c) Buscar apoyo institucional a nivel nacional para los relevamientos y monitoreo biológicos de los puertos, como parte de la estrategia nacional para la gestión del agua de lastre e IAS.</p> <p>d) Adaptar y utilizar el MII regional para el intercambio de datos relacionados con los relevamientos de puertos y el monitoreo biológico en curso.</p> <p>e) Producir una evaluación de riesgo a nivel regional basada en la información disponible a través de relevamientos biológicos así como el movimiento de buques y las bases de datos de descarga de agua de lastre.</p>	✓	✓	✓	✓	✓

Puntos de acción	Actividades	Año				
		2011	2012	2013	2014	2015
5. Fortalecer el conocimiento técnico; facilitar la transferencia de conocimiento y la construcción de capacidad en la región del Mediterráneo.	a) Investigar la posibilidad de incluir programas de capacitación y otras actividades de creación de capacidad en el programa de trabajo ordinarios de los Centros de Actividad Regionales pertinentes del Plan de Acción para el Mediterráneo.	✓	✓	✓	✓	✓
	b) Buscar y asegurar apoyo, individualmente o a través de REMPEC, de la División de Cooperación Técnica de la OMI en apoyo a las actividades de la Estrategia y Plan de Acción.	✓	✓	✓	✓	✓
	c) Divulgar protocolos y herramientas para la estandarización de los enfoques técnicos de las actividades regionales y nacionales.	✓	✓	✓	✓	✓
	d) Los países con conocimientos técnicos específicos sobre las actividades relacionadas con la gestión de agua de lastre ayudarán a organizar sesiones de capacitación nacional, subregional o regional.	✓	✓	✓	✓	✓
	e) Replicar esa capacitación a nivel nacional a través del establecimiento de un programa nacional de capacitación sobre las actividades de gestión de agua de lastre.	✓	✓	✓	✓	✓
6. Fortalecer la conciencia pública sobre las cuestiones vinculadas al agua de lastre de los buques y las especies exóticas invasoras.	a) Utilizar materiales de concientización del OMI Global Public y traducirlos a los idiomas locales para su divulgación a nivel nacional.	✓	✓	✓	✓	✓
	b) Realizar seminarios y talleres nacionales para crear conciencia respecto a la cuestión entre los diversos interesados.	✓	✓	✓	✓	✓
	c) Desarrollar casos de estudio locales que puedan ser utilizados efectivamente para concientizar y apalancar apoyo dentro de la región del Mediterráneo y sus subregiones.	✓	✓	✓	✓	✓

Puntos de Acción	Actividades	Año				
		2011	2012	2013	2014	2015
7. Crear un mecanismo mediterráneo basado en Internet para intercambiar información.	a) Establecer un Sistema de Información Regional basado en la web sobre la estructura delineada en el Anexo IV ;	✓	✓			
	b) explorar posibles opciones y funcionalidades del sistema y decidir cuál será el órgano responsable de coordinar el desarrollo del Sistema de Información Regional basado en la red;		✓			
	c) instalar un Comité de Dirección para este proyecto; y		✓	✓		
	d) explorar posibles opciones y decidir sobre el organismo responsable de albergar y mantener el Sistema de Información Regional basado en la web.				✓	✓
8. Incorporar la evaluación del Plan de Acción al sistema y procedimiento de información del Convenio de Barcelona	a) otorgar un mandato a REMPEC para coordinar la implementación del Plan de Acción en la Región y prestar asistencia al respecto, en colaboración con el Centro Regional de la actividad para las áreas especialmente protegidas (ZEP/CAR) donde sea pertinente;	✓				
	b) que el REMPEC informará a sus reuniones de Puntos Focales que se realizan cada dos años, sobre el estado de implementación del Plan de Acción, para su posterior transmisión a las Reuniones Ordinarias de las Partes Contratantes del Convenio de Barcelona; y			✓		✓
	c) suministrar a REMPEC la información pertinente sobre las actividades basadas a nivel nacional con el propósito de revisar y evaluar la continuidad de la pertinencia y la eficacia general de las actividades realizadas en el marco del Plan de Acción.		✓	✓	✓	✓

Anexo 2

Acuerdos voluntarios armonizados para la gestión del agua de lastre en la región del Mediterráneo

Introducción

En el marco del párrafo 3 del artículo del Convenio Internacional para el control y gestión del agua de lastre y sedimentos de los buques (Convenio sobre Gestión del agua de lastre) se presenta el régimen armonizado voluntario provisional por el cual las partes con el interés común proteger el ambiente, la salud humana, la propiedad y los recursos, particularmente aquellas con costa sobre mares cerrados o semicerrados, harán todos los esfuerzos posibles por mejorar la cooperación regional, mediante la conclusión de acuerdos regionales coherentes con el Convenio. Los acuerdos propuestos toman en cuenta otras políticas regionales adoptadas para el intercambio del agua de lastre de los buques.

El régimen forma también parte de una estrategia regional sobre la gestión del agua de lastre de los buques, desarrollada dentro del Plan de Acción para el Mediterráneo³⁸, con el apoyo técnico del Proyecto de Asociaciones GloBallast³⁹. Se basa en las exigencias del Convenio sobre Gestión del agua de lastre y se propone como un régimen provisional. El régimen es voluntario; por lo tanto, se alienta a los buques que entran al área del Mar Mediterráneo a aplicar esas directrices voluntariamente a partir de [XXXXXXXXX].

Este régimen ya no se aplicará cuando un buque cumpla con los estándares de desempeño en materia de agua de lastre contenidos en la disposición D-2 del Convenio, o cuando el convenio entre en vigor y un buque deba aplicar el estándar D-2 de acuerdo con las fechas de aplicación establecidas en la disposición B-3 del Convenio.

Definiciones

Por *Convenio* se entenderá el Convenio Internacional para el Control y Gestión del agua de lastre y sedimentos de los buques; y de ahora en adelante se mencionará como el “Convenio sobre la Gestión del agua de Lastre”;

Por *Área del Mar Mediterráneo* se entenderá el Mar Mediterráneo propiamente dicho incluidos sus golfos y mares, y el límite entre el Mar Mediterráneo y el Mar Negro estará constituido por el paralelo 41° N y al oeste por el Estrecho de Gibraltar en el meridiano 005°36' O;

Por *Área del mar Negro* se entenderá el Mar Negro propiamente dicho y el límite entre los mares Mediterráneo y Negro lo constituirá el paralelo 41°;

Por *Área del mar Rojo* se entenderá el mar Rojo propiamente dicho incluidos los Golfos de Suez y Aqaba limitados al sur por la línea de rumbo entre Ras si Ane (12°28'.5 N, 043°19'.6 E) y Husn Murad (12°40'.4 N, 043°30'.2 E).

1. Los buques que entren a las aguas del área del Mar Mediterráneo desde el Océano Atlántico (Estrecho de Gibraltar), o desde el Océano Indico a través del Mar Rojo (Canal de Suez) o que abandonen las aguas del área del Mar Mediterráneo hacia el Océano Atlántico (Estrecho de Gibraltar) o hacia el Océano Indico a través del Mar Rojo (canal de Suez), deberán:

³⁸ Las Partes Contratantes del Convenio para la protección del Mar Mediterráneo contra la contaminación; (Convenio de Barcelona) son las siguientes: Albania, Argelia, Bosnia y Herzegovina, Croacia, Chipre, Egipto, la Unión Europea, Francia, Grecia, Israel, Italia, Líbano, Libia, Malta, Marruecos, Montenegro, Eslovenia, España, Siria, Túnez y Turquía.

³⁹ Proyecto FMAM / PNUD / OMI “Construyendo asociaciones para asistir a los países en vías de desarrollo a reducir la transferencia de organismos acuáticos dañinos en aguas de lastre de buques (Asociaciones Globallast)”.

- (a) realizar el intercambio de agua de lastre antes de entrar al área del Mar Mediterráneo, o luego de dejar el área del Mar Mediterráneo, según sea aplicable, de acuerdo con el estándar establecido en la disposición D-1 de la Convención sobre Gestión del Agua de Lastre y al menos a 200 millas náuticas de la tierra más cercana y en aguas de una profundidad de al menos a 200 metros⁴⁰;
- (b) en situaciones donde eso no es posible, ya sea debido a que el buque se desvió de su itinerario original o a que se demoró o por razones de seguridad, ese intercambio debe ser realizado antes de entrar al área del Mar Mediterráneo, o luego de dejar el área del Mar Mediterráneo, según sea aplicable, de acuerdo con el estándar establecido en la disposición D-1 del Convenio sobre la Gestión del Agua de Lastre, tan lejos como sea posible de la tierra más cercana, y en todos los casos en aguas al menos a 50 millas náuticas de la tierra más cercana y en aguas de una profundidad de al menos 200 metros⁴¹.

2. Los buques deberán, cuando estén navegando entre:

- i. Puertos ubicados dentro del área del Mar Mediterráneo; o
 - ii. Un puerto ubicado en el área del Mar Negro y un puerto ubicado en el área del Mar Rojo; o
 - iii. Un puerto ubicado en el Mar Negro y un puerto ubicado en el área del Mar Mediterráneo; o
 - iv. Un puerto ubicado en el área del Mar Rojo y un puerto ubicado en el área del Mar Mediterráneo,
- (a) realizar el intercambio de agua de lastre tan lejos de la tierra más cercana como sea posible, y en todos los casos en aguas al menos a 50 millas náuticas de la tierra más cercana y en aguas de al menos 200 metros de profundidad. Las áreas, una de las cuales es inadecuada para el intercambio de agua de lastre debido a su tamaño, donde tales requerimientos se cumplen en el área del Mar Mediterráneo, aparecen en el mapa proporcionado en el **Apéndice**;
 - (b) en situaciones en que ello no sea posible debido a que se desvía al buque de su itinerario o se lo demora, o por razones de seguridad, el intercambio de agua de lastre deberá realizarse en áreas designadas para ese objeto por el Estado rector del puerto en cuestión⁴²;

Y, si el Estado rector de determinado puerto decide designar a ciertas áreas como áreas de intercambio de agua de lastre,

- (c) esas áreas se evaluarán de conformidad con las *Directrices sobre la designación de áreas de aguas de lastre para el intercambio de aguas de lastre* desarrollada por la Organización Marítima Internacional⁴³, y en consulta con Estados adyacentes y todos los Estados interesados.

3. Los sedimentos recogidos durante operaciones de limpieza o reparación de tanques de agua de lastre deben ser entregados en las instalaciones de recepción de sedimentos en puertos y terminales, de acuerdo con el artículo 5 del Convenio sobre la Gestión del agua de lastre, o ser descargados más allá de 200 millas náuticas de la tierra más cercana de la costa cuando el buque esté navegando en el área del Mar Mediterráneo.

4. Se pueden conceder excepciones a un buque en viaje entre puertos o lugares especificados dentro del área del Mar Mediterráneo, o a un buque que opere exclusivamente entre puertos o lugares especificados dentro del área del Mar Mediterráneo. Estas excepciones se concederán de acuerdo con la disposición A-4 1 del Convenio sobre la Gestión del agua de lastre y basándose en

⁴⁰ Estos parámetros geográficos son los establecidos por la Disposición B-4.1.1 del Convenio sobre la Gestión del Agua de Lastre.

⁴¹ Estos parámetros geográficos son los establecidos por la Disposición B-4.1.2 del Convenio sobre la Gestión del agua de lastre.

⁴² Disposición B-4.2 del Convenio sobre la Gestión del agua de lastre.

⁴³ Directrices sobre la designación de áreas de agua de lastre para el intercambio de agua de lastre (G14), adoptadas el 13 de octubre de 2006. Resolución MEPC.151(55).

las *Directrices para la evaluación de riesgo bajo la disposición A-4 del Convenio BWM* formuladas por la Organización Marítima Internacional⁴⁴.

5. Según lo estipula la Disposición B-4 del Convenio para la Gestión del Agua de Lastre, si la seguridad o la estabilidad del buque están amenazadas por una operación de intercambio de agua de lastre, esta operación no debería realizarse. Las razones deberán especificarse en el libro de registro de agua de lastre y deberá presentarse un informe a las autoridades marítimas del puerto de destino.

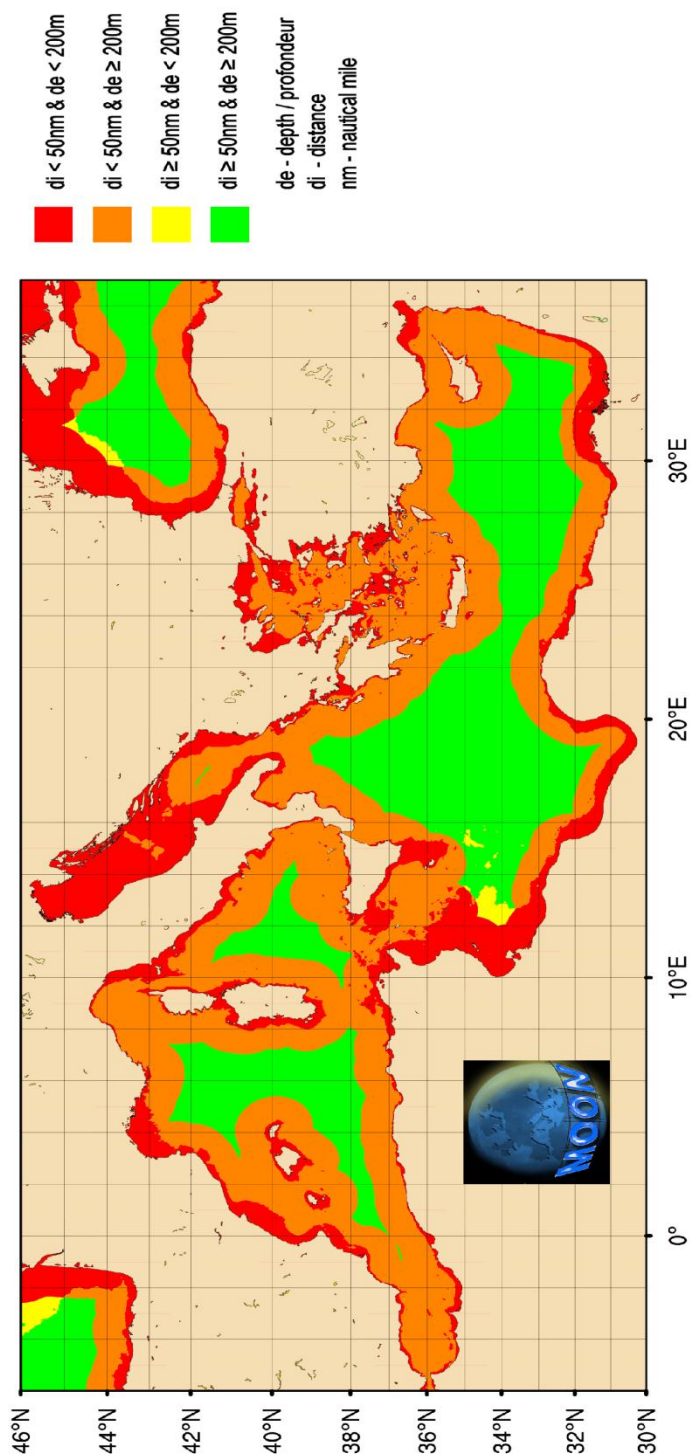
6. Cada embarcación que haga escala en un puerto dentro del área del Mar Mediterráneo deberá tener a bordo un Plan de Gestión del Agua de Lastre que cumpla con las exigencias de las *Directrices para la Gestión del Agua de Lastre y Desarrollo de Planes de Gestión del agua de lastre* formuladas por la Organización Marítima Internacional⁴⁵ y mantener un registro de todas las operaciones de agua de lastre realizadas.

⁴⁴ Directrices para la evaluación de riesgo de conformidad con la Disposición A-4 del Convenio BWM (G7), adoptadas el 13 de julio de 2007. Resolución MEPC.162(56).

⁴⁵ Directrices para la Gestión del Agua de Lastre y Desarrollo de Planes de Gestión del Agua de Lastre (G4), adoptadas el 22 de julio de 2005. Resolución MEPC.127(53).

Apéndice

Áreas en el Mar Mediterráneo que cumplen las exigencias establecidas en la Disposición B-4.1.2 del Convenio sobre la Gestión del agua de lastre (al menos a 50 millas náuticas de la tierra más cercana en aguas de al menos 200 metros de profundidad)



Rojo- menos de 50 millas náuticas y menos de 200 metros de profundidad
Naranja- menos de 50 millas náuticas y más de 200 metros de profundidad
Amarillo- Más de 50 millas náuticas y menos de 200 metros de profundidad
Verde- Más de 50 millas náuticas y más de 200 metros de profundidad

Anexo 3

Procedimientos armonizados para un sistema regional de Monitoreo y Aplicación del Cumplimiento

Introducción

1. La invasión de especies exóticas en nuevos ambientes marinos a través del agua de lastre y los sedimentos de los buques constituye una de las mayores amenazas para los ecosistemas costeros y marinos. Se estima que entre 3.000 y 5.000 millones de toneladas de agua de lastre son transportadas anualmente por buques en todo el mundo. Si bien el agua de lastre es de gran importancia para la operación de un buque, constituye, al mismo tiempo, una gran amenaza ambiental debido al hecho de que todos los años más de 7.000 tipos de diferentes microbios, plantas y animales se mueven de un lugar a otro en todo el mundo. La introducción de los organismos mencionados en un nuevo ecosistema marino puede perturbar su equilibrio y afectar fundamentalmente la actividad económica en los sectores de la pesca y el turismo, y puede causar enfermedades o incluso la muerte a poblaciones humanas.

2. Es un asunto de alta prioridad que un Estado desarrolle en primer lugar medidas de Monitoreo y Aplicación de Cumplimiento que respondan a las directrices de control del Estado rector del puerto desarrolladas por la OMI⁴⁶, y en segundo que incluya medidas de investigación y monitoreo constante, con miras a desarrollar suficiente conocimiento con respecto a la introducción de nuevos organismos en cuanto a tipos, puertos de origen y posible efecto en el ambiente marino local, que ayudarán y afinarán las exigencias del CMA. Esta información es especialmente importante cuando se están considerando aplicar medidas provisionales a fin de mitigar el riesgo de nuevas invasiones.

3. Deben establecerse disposiciones eficaces de comunicación a nivel regional para asegurar un adecuado seguimiento de las infracciones y el intercambio de experiencias durante la aplicación del CMA.

A. Objetivos de un sistema de Conformidad, Monitoreo y Aplicación del Cumplimiento para el agua de lastre.

4. Un CMA es el componente esencial del régimen o el Marco Nacional Estratégico General de Gestión del Agua de Lastre diseñado para evaluar si un buque ha cumplido o no las exigencias del Convenio de la OMI o del BWM del Estado Rector del puerto y cuando sea necesario, aplicar esas exigencias. Hay varios mecanismos que una autoridad competente puede utilizar para asegurarse de que las normas y exigencias se están cumpliendo. Ellos pueden incluir muestreos y pruebas, la auditoría de registros, observaciones o cualquier otra acción o una combinación de esas acciones y pueden variar de un país a otro o de una región a otra. El CMA también cambiará cuando el Convenio BWM sea ratificado.

5. Un Sistema CMA de agua de lastre apunta a dos cosas:

1. Evaluar el cumplimiento del buque de las exigencias del Convenio sobre Gestión del Agua de Lastre y;

2. Reunir datos del buque (tales como el puerto de origen del agua de lastre, el régimen de tratamiento del agua de lastre, el volumen de agua no tratada que se descargará, dónde y cuando es probable que tenga lugar la descarga, entre otros) de forma que el Estado rector del puerto, en el período previo a la entrada en vigencia del Convenio BWM pueda:

- Identificar el riesgo de que se introduzcan organismos acuáticos dañinos en un área a través de los tanques de agua de lastre de un buque ;
- Realizar evaluaciones del riesgo para la gestión provisional de los riesgos presentados por el agua de lastre como un vector para el movimiento de especies exóticas; e,

⁴⁶Se espera que la OMI finalice estas directrices durante 2012.

- Identificar organismos tóxicos de fitoplancton u otros organismos que puedan ser peligrosos para la salud pública (ejemplo, toxinas de mariscos) y potencialmente ser importados a la región a través del agua de lastre, y analizar sus potenciales efectos (ecológicos y socioeconómicos)
6. La reunión de estos datos luego que el BWC entre en vigor también contribuirá a la formación y el desarrollo de exenciones y medidas adicionales.
7. Además, para realizar evaluaciones del riesgo y tomar decisiones respecto a medidas de gestión, un CMA debe ser respaldado con investigación sobre:
- La distribución de los organismos acuáticos dañinos (autóctonos, criptógenos no autóctonos) en un puerto o área marítima.
 - La reunión de datos sobre las especies en el puerto de origen del agua de lastre que está siendo descargada en sus puertos

B. Componentes de un sistema de Monitoreo y Aplicación del Cumplimiento del agua de lastre.

i. Acciones de las autoridades nacionales competentes

8. Las Autoridades competentes del Estado rector del puerto pueden tomar muestras o solicitar muestras de agua de lastre y sedimentos como parte de la aplicación del Control del Convenio BWM por parte del Estado rector del puerto una vez que el convenio entre en vigencia. Debe tomarse nota de que en este momento la OMI está formulando directrices relativas al Convenio BWM sobre el control por parte de los Estado rectores del puerto. Es posible que el control a cargo del Estado rector del puerto consista en un examen inicial de la documentación, la certificación del equipo y el estado del equipo. Esto será solamente respaldado con análisis indicativos o muestreos completos si el Oficial de control del Estado rector del puerto sospecha que existe un problema y no puede encontrar bases claras en la inspección inicial de que el buque no cumple con el Convenio BWM. Adicionalmente, el Estado rector del puerto puede querer inspeccionar el buque debido a problemas a informes anteriores de terceros países. La OMI está terminando de definir cuándo y cómo deberán realizarse análisis indicativos o la totalidad de las pruebas.

9. Adicionalmente, las Autoridades Nacionales competentes puede exigir a los buques que proporcionen información sobre los intercambios o muestras para recopilar datos para investigaciones realizadas para mitigar el riesgo. Esto puede hacerse en un formulario de informe sobre agua de lastre que puede ser utilizado para verificar si el buque ha aplicado cualquier alguna de las exigencias provisionales de gestión establecidas por el Estado rector del puerto. Sin embargo, a menos que la reunión de esta información esté establecida en disposiciones locales o nacionales, esta presentación de información o el acceso al buque para tomar muestras no podrán establecerse como obligatorios. Téngase en cuenta que el Convenio sobre Gestión del Agua de Lastre (BWM) de la OMI no establece ninguna exigencia de informar.

ii. Análisis de muestras de aguas de lastre para verificar si se ha cumplido la disposición D-1

10. Mediante análisis de salinidad relativamente simples y rápidos u otros indicadores de intercambio (ejemplo, Materia Orgánica Disuelta Coloreada), se puede verificar si se ha realizado el intercambio (disposición D-1) y si el lugar de origen del agua de lastre es el que informó el buque o no.

11. Sin embargo, este es solamente un indicador y no debería tomarse como la única base para la adopción de medidas de aplicación, ya que el intercambio de agua de lastre en áreas específicas del mar tiene limitaciones con respecto a la seguridad y estabilidad del buque y el tiempo necesario para intercambiar agua a fin de cumplir con las exigencias de la disposición D-1 del Convenio BWM (a algunos de los buques puede resultarles imposible completar el intercambio durante viajes muy cortos). En esos casos, el buque no debería ser penalizado por no intercambiar su agua de lastre de acuerdo con las disposiciones del Convenio BWM.

iii. Análisis de agua de lastre para verificar que se ha cumplido la Disposición D-2

12. En caso de que la autoridad del Estado rector del puerto quiera verificar si el buque cumple con la Disposición D-2 del Convenio BWM, deberá realizarse un muestreo detallado y prueba de cumplimiento de la disposición D-2. Bajola égida de la OMI se formularon Directrices denominadas "Directrices para el Muestreo de Agua de Lastre (G2)" y la misma organización está formulando otras sobre análisis indicativos (métodos para analizar el agua de lastre rápidamente) que deberían acelerar el proceso de muestreo y análisis.

13. Si el Control del Estado rector del puerto determina que es necesario un muestreo y análisis de las muestras del agua de lastre y los sedimentos, deberían llevarlo a cabo especialistas como científicos y técnicos marinos, que tienen la capacitación apropiada necesaria para trabajar a bordo de buques. Por lo tanto, pueden ser necesarios acuerdos con un instituto técnico o una Universidad acreditada o con un laboratorio para realizar los análisis. Más aún, el aspecto más crítico de ese análisis es el número de organismos en la descarga y la viabilidad de los organismos, aunque es importante destacar que este muestreo y análisis de organismos en el agua de lastre puede ser difícil de lograr sin demorar a un buque especialmente en puertos remotos.

14. Durante el muestreo, debe tomarse en cuenta el análisis de los siguientes parámetros sugeridos:

1. Bacterias y otros patógenos de la Disposición D-2;
2. Número de organismos >50 μm , y verificación específica de la viabilidad de las especies; y,
3. Número de organismos <50 y >10 μm , y verificación específica de la viabilidad de las especies.

15. El muestreo y análisis del agua de lastre de los buques debería seguir métodos oficiales estandarizados, algunos de los cuales están todavía en desarrollo. Esto es importante para asegurar la calidad de los resultados a nivel mundial y dará apoyo a cualquier acción de aplicación.

iv. Sedimentos y limpieza o reparación de los tanques de agua de lastre de los buques

16. De acuerdo con el artículo 5 del Convenio, las partes deben designar aquellos puertos de terminales donde tendrá lugar la limpieza o reparación de los tanques de lastre, de modo que se proporcionen las instalaciones adecuadas una vez que el convenio BWM entre en vigencia internacionalmente para la recepción de sedimentos de los buques que hacen escala en esos puertos de terminales, tomando en cuenta las respectivas directrices que están siendo desarrolladas por la OMI. Se ha invitado a los países de la región a suministrar información sobre la disponibilidad de instalaciones portuarias para la recepción de sedimentos, de forma que la limpieza o reparación de los tanques de agua de lastre pueda tener lugar en los Puertos del Mediterráneo.

v. Otras investigaciones

17. Para ayudar a las evaluaciones del riesgo para el desarrollo de medidas provisionales, medidas adicionales o exenciones, se debe recopilar información sobre la biología y las propiedades físico-químicas del agua y los sedimentos en los puertos (puerto de partida y puerto de llegada). En caso de que esto no sea posible en un área, deberá examinarse cualquier información publicada disponible. Más aún, este monitoreo deberá estar ligado a un sistema de alerta para que los buques que recogen agua de lastre en un área que genera preocupación puedan aplicársele métodos de emergencia apropiados para la gestión del agua de lastre, según la naturaleza del riesgo que se haya identificado.

18. En caso de detectarse la presencia de nuevas especies exóticas invasoras esta información deberá comunicarse a otros Estados de la región y agregarse a las bases de datos mundiales pertinentes sobre la invasión de especies exóticas. Esto también ayudará a la industria naviera internacional y a las Autoridades de los Puertos a estar informadas de cualquier incremento en las especies exóticas invasoras en ciertas áreas y permitirá a las autoridades en el área proporcionar a los buques de información adicional sobre la gestión del agua de lastre pertinente.

C. Medidas de aplicación y posibles tipos de transgresiones.

19. Deberán adoptarse medidas de aplicación si se determina que un buque, por ejemplo, ha incumplido las exigencias BWM del Convenio BWM y/o otras exigencias del Estado rector del puerto, como medidas de emergencia para agua de lastre, zonas de intercambio de agua de lastre o medidas adicionales (siempre que el Estado rector del puerto haya comunicado estas exigencias al buque antes de su llegada).

20. Si durante el control efectuado por el Estado rector del puerto se comprueba que las muestras no cumplen con las disposiciones D1 o D2 del Convenio BWM, ya sea a través de " motivos fundados" identificados en el control del Estado rector del puerto, o mediante análisis indicativos o muestreos completos o indicativos, se le podría requerir al buque que detenga la descarga de Agua de Lastre en un puerto. Si este es el caso, entonces el buque tendrá que solucionar el problema antes de continuar descargando agua de lastre. Adicionalmente, las autoridades del Estado rector del puerto deben evitar demorar indebidamente a los buques mientras se toman muestras. Las medidas que se tomen con respecto a los buques que transgredan el Convenio BWM deben adoptar la forma de penalidades y sanciones que deben ser respaldadas por la legislación nacional y ser proporcionales al nivel de la infracción.

21. Los casos de incumplimiento (transgresiones) pueden dividirse en dos tipos:

1. Incumplimiento que da como resultado riesgos potenciales que podrían ser, entre otros:

- Una situación fuera del control del buque, por ejemplo cuando severas condiciones climáticas han impedido a un buque gestionar su agua de lastre como lo exige el Estado Rector del puerto, o
- El incumplimiento deliberado de las exigencias BWM del Estado rector del puerto.

2. Incumplimiento que NO implique riesgos potenciales:

- Registros incompletos por parte de un buque con buenos antecedentes de cumplimiento.

22. Cada situación de incumplimiento debe juzgarse en función de sus méritos teniendo en cuenta todos los factores antes de adoptar medidas de aplicación de algún tipo. La aplicación de penalidades y sanciones puede realizarse a distintos niveles que vayan desde ninguna en los casos de situaciones fuera del control del buque, a muy altas en casos de incumplimiento deliberado, como la descarga deliberada de agua de lastre no tratada o no intercambiada cuando se tenga pleno conocimiento de las exigencias BWM del Estado rector del puerto.

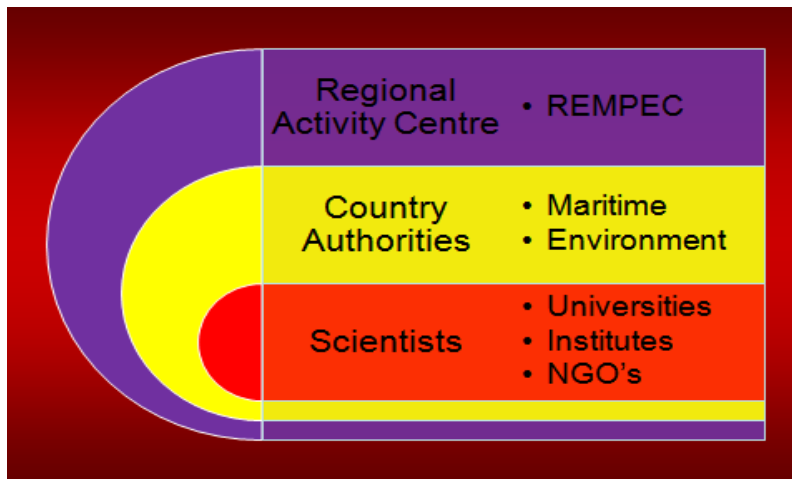
23. Se recomienda que el régimen de penalidades y sanciones que se implemente para el Convenio BWM sea coherente con las penalidades y sanciones que se aplican a las empresas navieras por otras transgresiones relacionadas con el Convenio de la OMI para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL).

Anexo 4

Sistema de intercambio de información del Mediterráneo basado en Internet

SISTEMA DE INTERCAMBIO DE INFORMACION

Un mecanismo apropiado para intercambiar información es un sistema con base en Internet que cubre todo tipo de información que será obtenida mediante la contribución de las Partes Contratantes del Convenio de Barcelona(de ahora en adelante, las "Partes").El ingreso de datos al sistema se realizará en base a tres flujos:



Centro de Actividad Regional . REMPEC

Autoridades nacionales: Marítimas
Ambiente

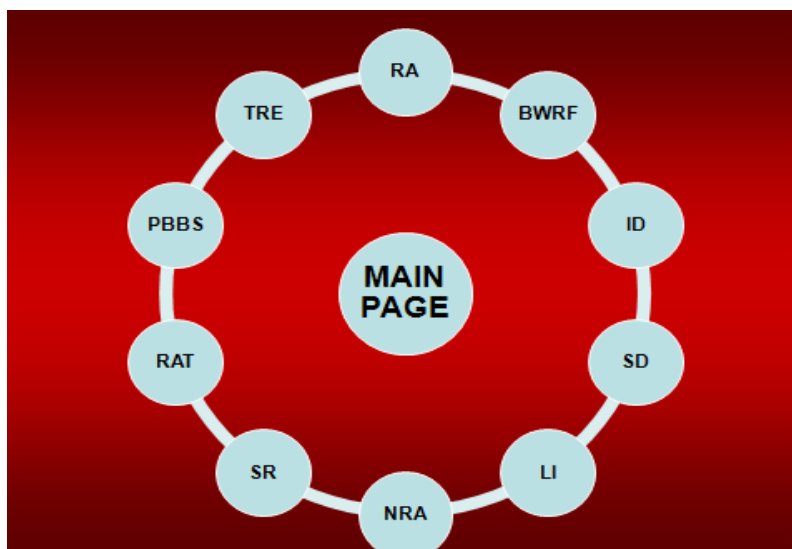
Científicos: Universidades
Institutos
ONGs

Los institutos científicos de las Partes producirán información pertinente. Esta información será coordinada y evaluada por las autoridades gubernamentales de las Partes. El Centro de Actividad Regional es un órgano que reúne información y que también analiza los vacíos que puedan existir y realiza la coordinación para completar la información.

ARQUITECTURA DEL SISTEMA

El sistema será utilizado vía Internet. Cada Parte podrá ingresar al sistema utilizando su nombre de usuario y contraseña.

Contendrá una página principal desde la que se puede acceder a las páginas con módulos de información. Se definieron diez módulos de información.



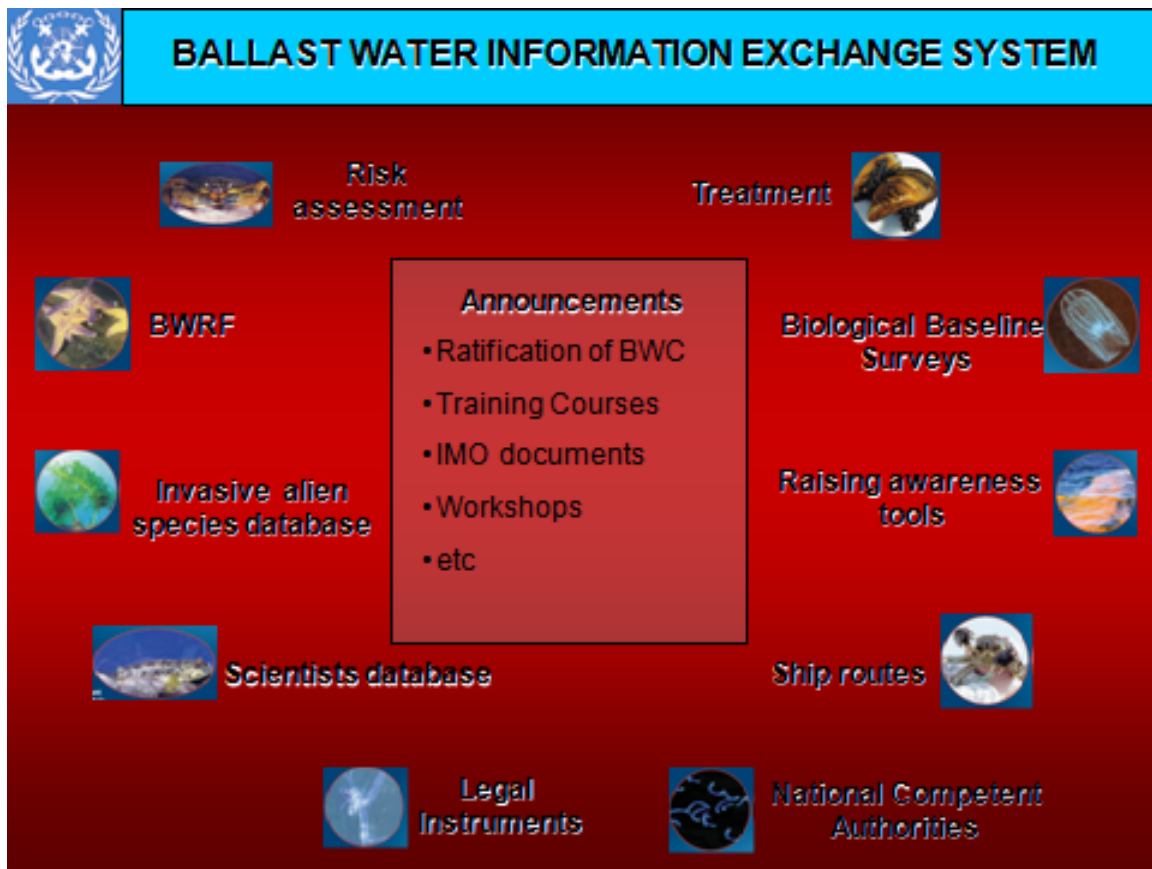
Página principal

- Evaluación del riesgo
- Formulario de información sobre agua de lastre
- Base de datos sobre las especies exóticas invasoras
- Base de datos de los científicos
- Instrumentos jurídicos
- Autoridades nacionales competentes
- Rutas de los buques
- Herramientas de concientización
- Relevamientos biológicos de base de los puertos
- Tratamiento

Los diez módulos son los siguientes:

1. Evaluación de riesgo
 - a. Evaluación del riesgo de los Puertos de las Partes Contratantes del Convenio de Barcelona
 - b. Metodologías y directrices de evaluación del riesgo,
 - c. Resultados de los estudios de evaluación del riesgo realizados por países de otras Regiones y por organizaciones Regionales u organizaciones intergubernamentales Regionales.
 - d. Centrarse en las especies exóticas invasoras
2. Formulario de información sobre Agua de Lastre
 - a. Sistema de formularios de información sobre Agua de Lastre
 - b. Resultados estadísticos de las descargas de agua de lastre
3. Base de datos de especies exóticas invasoras
 - a. Búsqueda por nombre y hábitat
4. Base de datos de científicos
5. Instrumentos jurídicos.
 - a. Convenio para la Gestión de Agua de Lastre
 - b. Directrices
 - c. Instrumentos jurídicos nacionales
6. Autoridades Nacionales Competentes
 - a. Puntos Focales de las Asociaciones Globalast
 - b. Autoridades marítimas
 - c. Instituto científicos
7. Rutas de los buques
8. Herramientas de concientización
9. Relevamientos biológicos de base los puertos (PBBS)
 - a. Directrices para los relevamientos biológicos de base de los puertos
 - b. Talleres de presentación de PBBS
 - c. Estudios de PBBS
10. Tratamiento
 - a. Inventario de sistemas de tratamiento
 - b. Procedimiento de aprobación de la OMI
 - c. Sistemas aprobados por las Partes Contratantes del Convenio de Barcelona

PAGINA PRINCIPAL DONDE SE ENCUENTRAN LOS ENLACES A LOS MODULOS DE INFORMACION GENERAL



Evaluación del riesgo
 Formulario de información sobre Agua de Lastre
 Base de datos de especies exóticas invasoras
 Base de datos de científicos
 Instrumentos jurídicos
 Autoridades Nacionales Competentes
 Rutas de buques
 Herramientas de concientización

Anuncios
 .Ratificación del BWM
 .Cursos de capacitación
 .Documentos de la OMI
 .Talleres
 .Etc

Esta página suministra iconos para llegar a los módulos de información. El sistema GISIS (Sistema Integrado Global de Información sobre Transporte Marítimo) de la OMI fue designado como un ejemplo para ser utilizado en este sistema. Se puede llegar a cada modulo haciendoclick en el icono respectivo. Más aún, algunos anuncios y noticias respecto a las actividades de gestión de agua de lastre podrían ser colocados en el centro de la página.

Bajo este título, documentos de información relevante, directrices y presentaciones para talleres pueden ser encontrados en formato pdf.

Risk Assessment

Risk assessment techniques, guidelines, studies

- Xxxxxx risk assessment method.pdf
- Xxxxxxxxguideline.pdf
- Xxxxxxxxstudy in Turkey.pdf
- Xxxxxxxxgloballast parnership.pdf

Evaluación de Riesgo
Técnicas de Evaluación de Riesgo, directrices, estudios
Método de evaluación de riesgo.pdf
Directriz.pdf
Estudio en Turquía.pdf
Asociaciones Globallast.pdf

Los resultados de las evaluaciones de riesgo hechas por países de otras Regiones y Organizaciones Regionales o Regionales Intergubernamentales:

También, los estudios de evaluación de riesgo hechos por países de otras Regiones y Organizaciones Regionales o Regionales Intergubernamentales podrían ser encontrados en otra página.

Risk Assessment

Risk assessment studies done by the Contracting Parties to the Barcelona Convention

- Turkish Risk Assessment .pdf
- Croatian Risk Assesment.pdf
- Avustralian risk assessment.pdf

Evaluación de Riesgo
Estudios de evaluación del riesgo hechos por las Partes Contratantes del Convenio de Barcelona
Evaluación del riesgo turca.pdf
Evaluación del riesgo croata.pdf
Evaluación del riesgo australiana.pdf

Las especies exóticas invasoras que son el objetivo pueden ser encontradas vinculadas a la región biológica


Risk Assessment

Target invasive alien species

MED VI

↓

Caulerpa taxifolia



Evaluación de Riesgo
 Centrarse en especies exóticas invasoras
 MED VI
 Caulerpataxifolia

Módulo 2- Formulario de información sobre agua de lastre

Uno de los más importantes aportes al sistema de gestión de agua de lastre es la información que podría ser obtenida de los formularios de información sobre agua de lastre. El origen y volumen del agua de lastre descargada en los Puertos de las Partes pueden ser fácilmente suministrados en los formularios de información. Los datos provistos por los formularios son un muy importante aporte para los estudios de evaluación de riesgo sobre agua de lastre. Un sistema basado en la red debería ser diseñado para recoger los formularios de información de agua de lastre. Los buques o los agentes de los buques o los capitanes de los puertos de las Partes podrían registrar los datos en el sistema.

Ballast Water Reporting Form

Ballast Water Reporting Form System

Statistical Results of Ballast Water Discharges

Formulario de Información de Agua de Lastre
 Sistema de Formularios de Información de Agua de Lastre
 Resultados estadísticos de Descargas de Agua de Lastre

Sistema de Formularios de Información de Agua de Lastre

Los formularios de información de agua de lastre pueden ser obtenidos con la barra de acción, eligiendo los puertos.

Ballast Water Reporting Form

Ballast Water Reporting Form System

Turkey-Ceyhan ↓

IMO NO	Ship Name	Arrival Port	Arrival Date	BWRF
9394222	Murat-1	Ceyhan	11.04.2009	BWRF
9586521	Sea liner	Ceyhan	12.04.2009	BWRF
9816283	Daisy	Ceyhan	11.04.2009	BWRF
9926895	Constansa	Ceyhan	10.04.2009	BWRF
9116165	Eagle	Ceyhan	11.04.2009	BWRF

Formulario de Información de Agua de Lastre
 Sistema de Formulario de Información de Agua de Lastre
 Turquía-Ceyhan
 Número de OMI
 Nombre del buque
 Puerto de llegada
 Fecha de llegada
 Formulario de información de agua de lastre

Luego de seleccionar el puerto de la barra de acción, todos los barcos que hacen escala en ese puerto serán mostrados. Puede ser vinculado al formulario original de información de agua de lastre haciendo click en el icono amarillo BWRF. Las entradas relacionadas que se hagan señalando el icono BWRF deben utilizar solamente nombres oficiales de Estados como los reconoce la Organización de las Naciones Unidas elegidos solamente de las barras de acción. El usuario elige el puerto de llegada y partida solamente utilizando las barras de acción. Las Partes confirmarán los nombres de sus puertos.

Ballast Water Reporting Form

BWRF

Vessel Name:	Type:	IMO Number:	Specify Units: m ³ , MT, LT, ST
Owner:	GT:	Call Sign:	Total Ballast Water on Board:
Flag:	Arrival Date:	Agent:	
Last Port and Country:		Arrival Port:	Total Ballast Water Capacity:
Next Port and Country:			

4. BALLAST WATER HISTORY: RECORD ALL TANKS THAT WILL BE DEBALLASTED IN PORT STATE OF ARRIVAL; IF NONE GO TO NO. 5

Tanks/Holds (list multiple sources, tanks separately)	BW SOURCE				BW EXCHANGE : circle one: Empty/Refill or Flow Through					BW DISCHARGE			
	DATE ddmmyy	PORT or LAT. LONG	VOLUME ME (units)	TEMP P (units)	DATE ddmmyy	ENDPOINT INT LAT. LONG.	VOLUME ME (units)	% Exch.	SEA HgtL (m)	DATE ddmmyy	PORT or LAT. LONG.	VOLUME E (units)	SALINITY (units)

Ballast Water Tank Codes: Forepeak=FP, Afterpeak=AP, Double Bottom=DB, Wing=WT, Topside=TS, Cargo Hold=CH, O=Other

Formulario de información de Agua de Lastre
 BWRF
 Nombre del Buque
 Tipo
 Número de OMI
 Especificar unidades: metros cúbicos, Toneladas Métricas, Toneladas Líquidas, Toneladas Sólidas

4. Historia del agua de lastre. Registrar todos los tanques a los que se retirará agua de lastre en el Estado del puerto de llegada.

En caso negativo ir al número 5.

Tanques (enumerar separadamente los orígenes de los tanques)

Origen del agua de lastre

Intercambio del agua de lastre: señalar una, vaciar, rellenar.

Descargar agua de lastre

Fecha (día, mes y año).

Puerto (o latitud y longitud)

Volumen (unidades)

Temperatura (unidades)

Fecha (día, mes y año)

Punto final (latitud y longitud)

Volumen (unidades)

Porcentaje de intercambio

Altura del mar (metros)

Fecha (día, mes y año)

Puerto (o latitud y longitud)

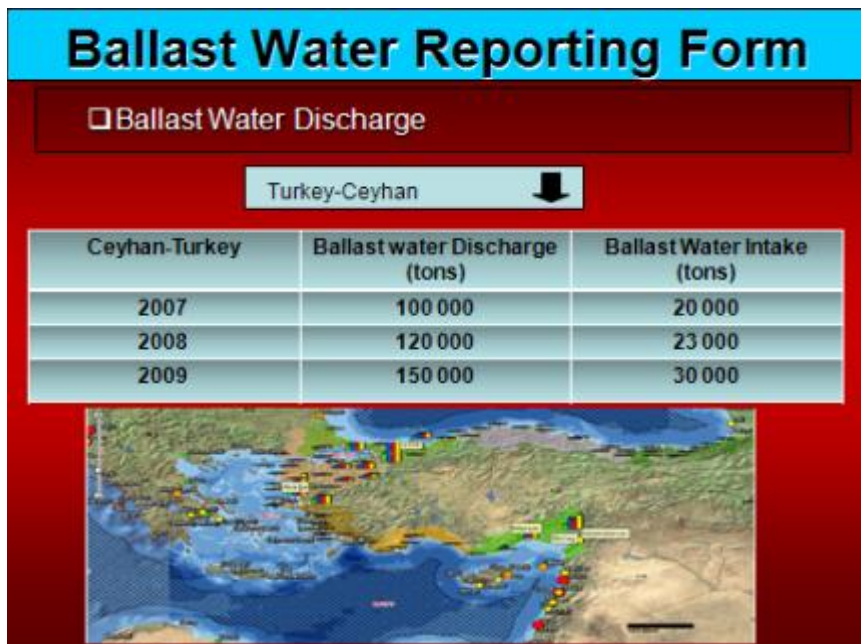
Volumen (unidades)

Salinidad (unidades)

Códigos de tanques de agua de lastre

Los Resultados Estadísticos de las Descargas de agua de lastre

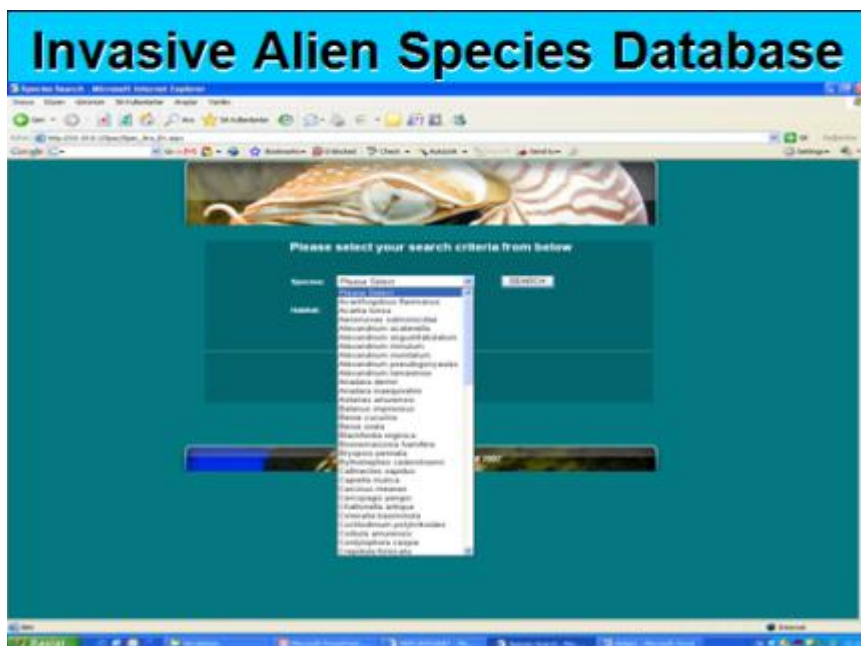
Hay un instrumento que puede reunir los datos de los Formularios de Información de Agua de Lastre en línea y elaborar gráficas con respecto a los puertos elegidos de la barra de acción.



Formulario de Información de Agua de Lastre
 Descarga de Agua de Lastre
 Turquía-Ceyhan
 Ceyhan-Turquía
 Descarga de agua de lastre (toneladas)
 Entrada de agua de lastre (toneladas)

Módulo 3- BASE DE DATOS DE ESPECIES EXOTICAS INVASORAS

Este módulo consiste en una base de datos de la dispersión mundial de todas las especies exóticas invasoras. Contiene todo tipo de información sobre las especies exóticas invasoras.



Base de datos de Especies Exóticas Invasoras

Nuevamente una barra de acción es utilizada para elegir las especies por nombre. También tendrá una herramienta de búsqueda por hábitat. Luego de elegir la especie, la página de la especie será abierta conteniendo una imagen e información sobre ella.

Módulo 4- BASE DE DATOS DE CIENTIFICOS

En este modulo van a ser reunidos todos los científicos que están trabajando en especies exóticas invasoras. Solamente se les permitirá a las partes incluir detalles de científicos o universidades residentes o ubicados en sus territorios.

Scientist Database				
Name	Research Area	University	Country	Contact

Base de datos de científicos

Nombre
Area de investigación
Universidad
País
Contacto

Módulo 5- INSTRUMENTOS JURIDICOS

Todas las publicaciones de la OMI y los instrumentos jurídicos nacionales de las Partes serán encontrados en formatopdf..

Legal Instruments
<input type="checkbox"/> Ballast Water Management Convention-2004.pdf
<input type="checkbox"/> Guidelines.rar
<input type="checkbox"/> National legal Instruments.pdf

Instrumentos jurídicos

Convenio sobre la Gestión del Agua de Lastre -2004.pdf
Directrices.rar
Instrumentos jurídicos nacionales.pdf

Módulo 6- AUTORIDADES NACIONALES COMPETENTES

En este módulo serán reunidos todos los detalles de contacto de las autoridades nacionales.

National Competent Authorities

- Globallast Partnership Focal Points.pdf

- Maritime Authorities.pdf

- Scientific Institutes.pdf

Autoridades nacionales competentes
Puntos focales de las Asociaciones Globallast
Autoridades Marítimas. pdf
Institutos científicos. pdf

Módulo 7- RUTAS DE LOS BUQUES

Un instrumento de análisis será elaborado para determinar las limitaciones al intercambio que presentan las rutas. El usuario solamente elige el puerto de llegada y partida de las barras de acción. Las Partes confirmarán los nombres de sus puertos. El instrumento calcula el tiempo estimado de llegada y la posibilidad de intercambio.

Ship Routes



Egypt-AlexandriaTurkey-Ceyhan

Estimated Arrival Time

10 Hours

Exchange is possible

Data: Lloyds MIU - copyright (c) REMPEC 2009 All rights reserved.

Rutas de los buques
Egipto-Alejadria
Turquía-Ceyhan
Tiempo estimado de llegada
10 horas
Intercambio es posible

Módulo 8- HERRAMIENTAS PARA INCREMENTAR LA CONCIENTIZACION

En este módulo podrían incluirse todos los instrumentos mediáticos producidos por las Partes.

Raising Awareness Tools

- ☐ Brochure.pdf
- ☐ Poster.pdf
- ☐ Film.mov

Herramientas de concientización

Folletos.pdf
Posters.pdf
Películas.mov

Módulo 9- RELEVAMIENTOS BIOLÓGICOS DE BASE DE LOS PUERTOS

En este módulo, pueden reunirse todos los documentos concernientes a los relevamientos biológicos de base de los puertos.

Port Biological Baseline Surveys

- ☐ Port Biological Baseline Survey Guideline.pdf
- ☐ PBBS Workshop Presentations.rar
- ☐ PBBS Studies.rar

Relevamientos biológicos de base de los puertos

Directrices para los relevamientos biológicos de base de los puertos.pdf
Talleres de presentación de los relevamientos biológicos de base de los puertos.rar
Estudios sobre relevamientos biológicos de base de los puertos

Módulo 10- TRATAMIENTO

En este módulo pueden reunirse todos los documentos relativos al tratamiento del agua de lastre.

Treatment

- Treatment Systems Inventory.pdf
- IMO approval procedure.pdf
- Systems approved by the Contracting Parties to the Barcelona Convention.pdf

Tratamiento

Inventarios de los sistemas de tratamiento.pdf
Procedimiento de aprobación de la OMI.pdf
Sistemas aprobados por las Partes Contratantes del Convenio de Barcelona.pdf

ANEXO II
**“DIRECTRIZ GENERAL SOBRE LA APLICACIÓN GENERAL VOLUNTARIA Y PROVISORIA DE
LA DISPOSICION D1 SOBRE INTERCAMBIO DE AGUA DE LASTRE POR LOS BUQUES QUE
OPERAN ENTRE EL MAR MEDITERRANEO Y EL ATLANTICO NORORIENTAL Y/O EL MAR
BÁLTICO”**

“Directriz General sobre la Aplicación General Voluntaria y Provisoria de la Disposición D1 sobre intercambio de agua de lastre por los buques que operan entre el Mar Mediterráneo y el Atlántico Nororiental y/o el Mar Báltico”

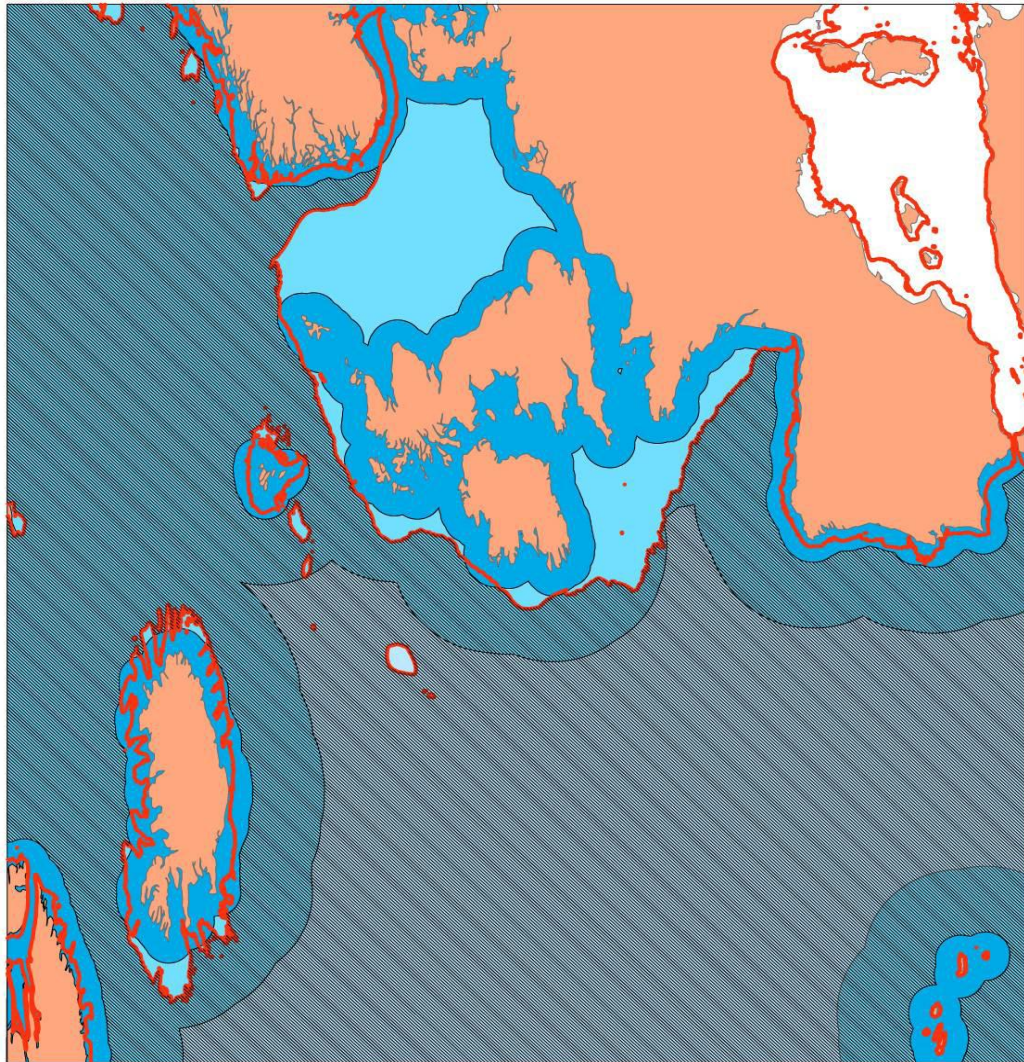
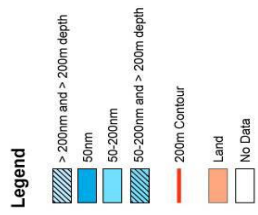
1. En anticipación de la entrada en vigor del Convenio Internacional para el Control y Gestión del Agua de Lastre de Buques y Sedimentos de la Organización Marítima Internacional (Convenio BWM), se espera que los buques que operen en las áreas marinas como se definen más adelante en el punto 3 apliquen de manera voluntaria, a partir de [XXXXXXXX], las siguientes directrices para reducir el riesgo de ingreso de especies exóticas por medio del agua de lastre. Las directrices están dirigidas a los buques cubiertos por el Artículo 3 del Convenio BWM, tomando en cuenta las excepciones establecidas en la disposición A-3 de ese convenio. Esta directriz no sustituye los requerimientos del Convenio BWM sino que cubre la parte relativa a las estrategias regionales provisorias para la gestión del agua de lastre para el Mar Báltico, el Mar Mediterráneo y el Atlántico Nororiental que están siendo desarrollados bajo el Artículo 13 (3) del Convenio BWM por las partes contratantes tanto del Convenio OSPAR, como del convenio de Helsinki como del de Barcelona*. Esta directriz no se aplicará más cuando un buque esté en posición de aplicar la Disposición D-2 de este convenio, o cuando el Convenio BWM entre en vigor y un buque deba aplicar el estándar aplicado en la disposición D-2.
2. Si la seguridad de un buque está de alguna manera amenazada por un intercambio de agua de lastre, no debería realizarse. Adicionalmente, estas directrices no necesitan aplicarse para la carga y descarga de agua de lastre y sedimentos para asegurar la seguridad del buque en situaciones de emergencia o para salvar vidas en el mar en aguas del Mar Mediterráneo, el Mar Báltico y el Atlántico Nororiental.
3. Definiciones:
 - **Atlántico Nororiental:**
 - Aquellas partes de los océanos Atlántico y Ártico y sus mares tributarios que están al norte de la latitud 36° Norte y entre los 42° de longitud Oeste y 51° de longitud Este (pero excluyendo al Mar Báltico y los Belts que están al Sur y Este de líneas trazadas del Hasenore Head al Griben Point, de Korshage a Spodsbjerg y de Gilbjerg Head a Kullen y el Mar Mediterráneo y sus mares tributaries hasta el punto de intersección del paralelode 36° de latitud Norte latitude y el meridiano 5° 36' de longitud Oeste);
 - La parte del Océano Atlántico al norte del 59° latitude Norte y entre los 44° de longitud Oeste y los 42° de longitud Oeste.
 - **El Mar Báltico:**
 - El Mar Báltico y la entrada del Mar Báltico limitada por el Skaw en el Skagerrak a 57 44.43 de Latitud Norte; y,
 - **El Mar Mediterráneo:**
 - las aguas del Mar Mediterráneo propiamente dicho, incluyendo sus golfos y mares, limitados al Oeste por el meridiano que pasa a través del faro del Cabo Spartel, a la entrada del Estrecho de Gibraltar y al este por el límite sur del Estrecho de los Dardenelos entre los faros de Mehmetcik y Kumkale.
4. Cada buque que opera en estas aguas debe:

- contar con un Plan de Gestión del Agua de Lastre que cumpla con las directrices para el manejo del agua de lastre (G4) (resolución de la OMC MEPC. 127 (53); y,
 - registrar todas las operaciones de agua de lastre en un libro de registro de agua de lastre.
5. Los buques que abandonen el Mar Mediterráneo y que se dirijan a destinos en el Atlántico Nororiental o el Mar Báltico deberán intercambiar sus tanques de agua de lastre cumpliendo con los estándares establecidos en la disposición D-1 del Convenio sobre Gestión del Agua de Lastre, al menos a 200 millas náuticas de la tierra más cercana en aguas de por lo menos 200 metros de profundidad, en cuanto ingresen al Atlántico Nororiental. Debe hacerse notar que el mejor lugar para hacer esto en aguas que cumplen estos criterios se encuentra al oeste de Portugal, España y Francia, dado que la mayor parte de las aguas del Canal de la Mancha y sus cercanías, el Mar de Norte y el Mar Báltico tienen menos de 200 metros de profundidad. Un mapa que identifica estas áreas puede encontrarse en la Figura 1⁴⁷.
 6. Los buques que ingresan al Mar Mediterráneo desde el Atlántico Nororiental o el Mar Báltico y que se dirijan a destinos en el Mar Mediterráneo, el Mar Negro o en otro lugar deberán intercambiar todos sus tanques de agua de lastre en cumplimiento de los estándares establecidos por la disposición D-1 del Convenio sobre Gestión del Agua de Lastre, al menos a 200 millas náuticas de la tierra más cercana y en agua al menos a 200 metros de profundidad, antes de que abandonen el Atlántico Nororiental. Un mapa identificando estas áreas puede ser encontrado en la Figura 1.
 7. Si, por razones operacionales, el intercambio no es posible al menos a 200 millas náuticas de la tierra más cercana en aguas de al menos 200 metros de profundidad, tal intercambio deberá realizarse lo más lejos que se pueda de la tierra más cerca fuera del Mar Mediterráneo y, en todos los casos, en agua al menos a 50 millas náuticas de la tierra más cercana en aguas al menos a 200 metros de profundidad. Debe notarse que ningún lugar en el Mar Báltico cumple con estos criterios (Figura 2).
 8. La liberación de sedimentos durante la limpieza de tanques de agua de lastre no deberá realizarse en el Mar Báltico, o a menos de 200 millas náuticas de la costa del Atlántico Nororiental o dentro del Mar Mediterráneo.

* Albania, Argelia, Bélgica, Bosnia y Herzegovina, Croacia, Dinamarca, Egipto, Estonia, la Unión Europea, Finlandia, Francia, Alemania, Islandia, Irlanda, Israel, Letonia, Líbano, Libia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Mónaco, Montenegro, Marruecos, Holanda, Noruega, Polonia, Portugal, la Federación Rusa, Serbia, Eslovenia, España, Suecia, Suiza, Siria, Túnez, Turquía y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte.

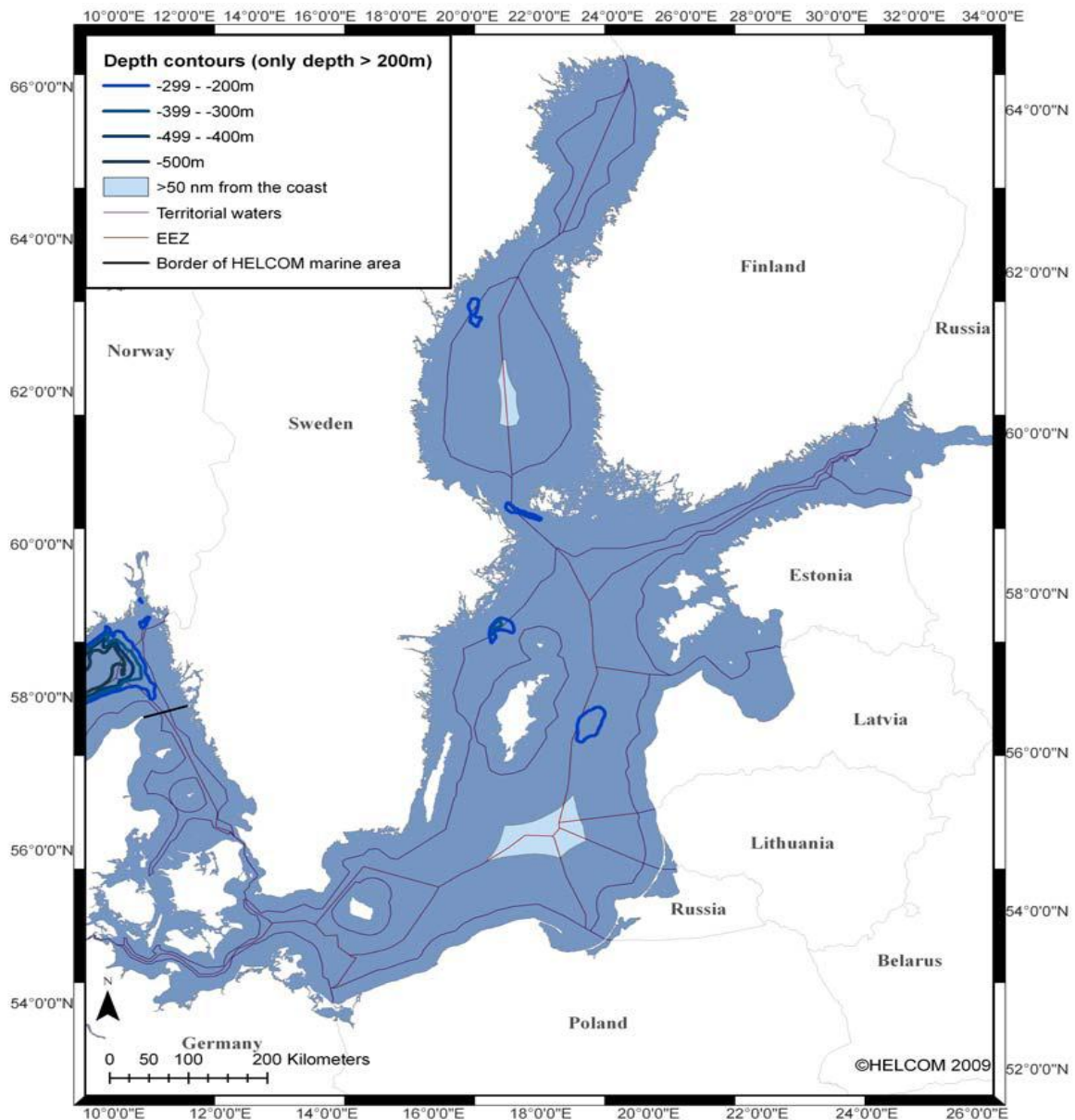
Figura 1: Mapa de Europa Noroccidental que muestra los contornos de las 200 millas náuticas y de las 50 millas náuticas y de los al menos 200 metros de profundidad.

⁴⁷Podría considerarse para los buques que dejen el Mediterráneo y el Atlántico Nororiental con destino al Cabo de Tarifa un régimen diferente para el intercambio de agua de lastre.



LEYENDA
Más de 200 millas náuticas y más de 200 metros de profundidad
50 millas náuticas
Entre 50 y 200 millas náuticas
Entre 50 y 200 millas náuticas y más de 200 de profundidad
Contorno de los 200 metros de profundidad
Tierra
Sin datos

Figura 2: Mapa del Mar Báltico que muestra las áreas a más de 50 millas náuticas de la tierra más cercana y con aguas de más de 200 metros de profundidad.



Contornos de profundidad (solamente profundidades mayores a 200 metros)
299-200 metros
399-300 metros
499-400 metros
500 metros
Más de 50 millas náuticas de la costa más cercana
Aguas Territoriales
Zona Económica Exclusiva
Límite del Área Marítima de la Comisión de Helsinki

Figura 3: Mapa mostrando las áreas del Mar Mediterráneo al menos a 50 millas náuticas de la tierra más cercana en aguas de al menos de 200 metros de profundidad.

Menos de 50 millas náuticas y menos de 200 metros de profundidad (rojo)
Menos de 50 millas náuticas y más de 200 metros de profundidad (naranja)

Más de 50 millas náuticas y menos de 200 metros de profundidad (amarillo)
Más de 50 millas náuticas y más de 200 metros de profundidad (verde)

