

Mucha confusión sobre el Convenio de Aguas de Lastre



Asociación de Navieros Españoles
Dr. Fleming, 11 - 1ºD
28036 Madrid

Tel.: +34 91 458 00 40
Fax: +34 91 457 97 80

anave@anave.es
www.anave.es

Editor: ANAVE

Depósito legal:
M-31023-2010

Imprime:
Gráficas de Diego

Hay cosas que parecen tener desde su origen una tendencia innata a la complicación y a producir dolores de cabeza. El Convenio de la OMI sobre gestión de Aguas de Lastre es una de ellas. Tras ser adoptado en 2004, las dificultades que se presentaban para su entrada en vigor eran tan grandes que en diciembre de 2013 hubo que modificar el proceso de implantación en los diferentes buques para que resultase más gradual.

Más aún, para "aclarar" su aplicación, la OMI ha ido adoptando un conjunto de nada menos que 14 Directrices o Pautas (cada una de ellas un documento complejo en sí mismo), de las cuales, antes incluso de que entre en vigor el convenio, ya hay unas en proceso de revisión, las llamadas G8, que establecen el procedimiento de homologación de equipos. De hecho, hay ya más de 50 sistemas de tratamiento homologados por la OMI. Por su parte, los EEUU, que no han ratificado el convenio, tienen sus propias normas y sistemas de homologación y, aunque ya hay 31 equipos con aprobación provisional, hasta el momento, no hay ninguno con su homologación

definitiva, por lo que los armadores se exponen a invertir en costosos sistemas para que, dentro de unos años, se les diga que tendrán que cambiarlos.

En medio de esta ya de por sí poco clara situación, el 24 de noviembre, en el acto de apertura de la 29ª Asamblea de la OMI, el secretario General, Koji Sekimizu, anunció que, tras las ratificaciones de Indonesia y Marruecos, el convenio entraría en vigor el 24 de noviembre de 2016 "sujeto a la confirmación por IHS Fairplay de que se cumplieran los requisitos de tonelaje exigidos" (35% del GT mundial). Mientras este anuncio no se ha confirmado ni desmentido aún, el día 27 se anunció la ratificación de Ghana y que era inminente la de Finlandia. Pero, al cierre de esta edición (30 noviembre) aún no se conocía el dictamen definitivo sobre las cifras.

Los armadores asisten bastante perplejos a esta ceremonia del desconcierto y sus principales asociaciones (ICS y BIMCO) han recordado que, cualquiera que sea la fecha de entrada en vigor del convenio, es cada vez más urgente aclarar la compleja situación nor-

mativa, tanto en los EEUU como en la propia OMI.

Y aún habrá seguramente novedades, porque el Comité de Protección del Medio Marino de la OMI, que se reúne en primavera de 2016, tiene en su agenda una "hoja de ruta" de varias medidas que pretenden sobre todo suavizar los efectos de la aplicación del convenio al transporte marítimo de corta distancia.

Al mismo tiempo, las compañías armadoras empiezan a hacerse a la idea de que ya no van a poder posponer más su decisión sobre los equipos a instalar y asumir las inversiones necesarias para cumplir el convenio (entre 0,5 y 5 millones de dólares por buque, en función del volumen de lastre que maneje y la tecnología seleccionada). Y hasta los Estados de bandera y de puerto empiezan a preocuparse por los esfuerzos que van a tener que hacer para cumplir sus obligaciones en materia de inspección.

Los únicos que se frotan las manos, con lógica impaciencia, son los proveedores de los equipos y servicios necesarios para cumplir el convenio.

Editorial

Mucha confusión sobre el Convenio de Aguas de Lastre **3**

Noticias Marítimas

Situación del mercado **4**

Nacional **6**

Internacional **16**

Foto portada: El ministro de Transporte de Indonesia, Ignasius Jonan, entrega el Instrumento de Aceptación al secretario general de la OMI.



Boletín informativo de Anave nº 565
Diciembre 2015

Actividades

21 ANAVE

22 Agenda del mes

Tribuna Profesional

16 El arbitraje marítimo en España hoy

Cuaderno Profesional Marítimo

PÁGINAS CENTRALES

Novedades sobre los equipos de depuración de gases de escape de los buques (scrubbers)