

ANAVE – Circular de Régimen Interior

Madrid, 10 de julio de 2017
Ref: SMA 41/2017/AB

Asunto: Resumen de la reunión del Comité MEPC 71 de la OMI

Muy Sres. nuestros:

La semana pasada se celebró en la sede de la OMI en Londres el 71 periodo de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC 71). Les adjuntamos en un [Anexo](#) un informe que nos ha enviado la sociedad de clasificación “Lloyd’s Register” sobre los principales asuntos que se han tratado en dicha reunión, y que les resumimos a continuación:

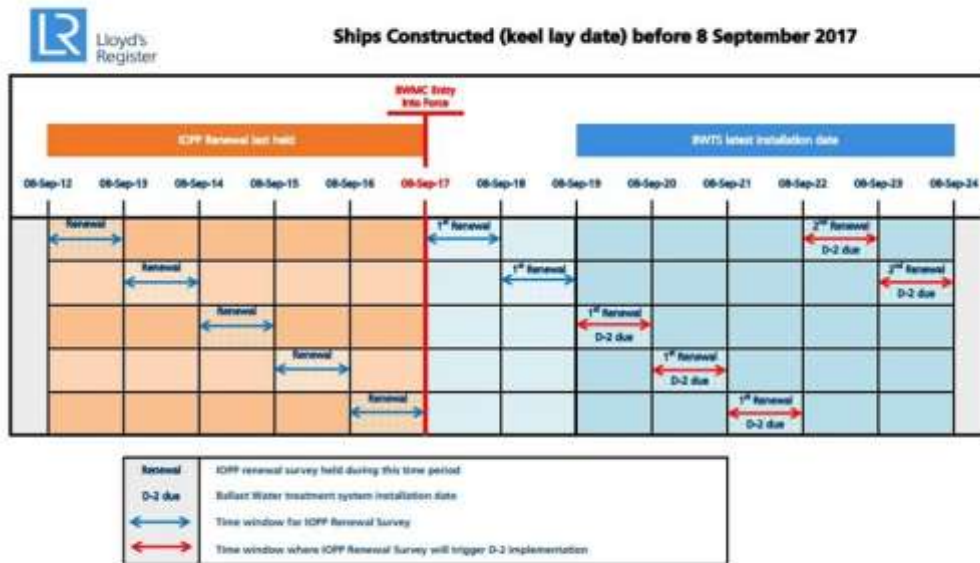
Convenio de Agua de Lastre (BWM)

1. Fechas para instalar los equipos de tratamiento de agua de lastre en los buques.

El MEPC 71 ha acordado modificar la regla B-3 del Convenio BWM, que como saben entra en vigor el **8 de septiembre de 2017**, para implantar un nuevo calendario de aplicación de la norma D-2, es decir, las fechas para instalar los equipos de tratamiento del agua de lastre (BWMS) a bordo de los buques, y que son las siguientes:

- **Buques nuevos** (puesta de quilla el 8 de septiembre de 2017 o más tarde): se exige la instalación de un BWMS **a la entrega del buque.**
- **Buques existentes** (puesta de quilla **antes** del 8 de septiembre de 2017): se ha **prorrogado en 2 años más**, a partir de la entrada en vigor del Convenio, la fecha para instalar los BWMS, proporcionando a los buques un margen de tiempo adicional de entre 2 y 7 años para instalar los equipos, dependiendo de cuál es la fecha de renovación del Certificado IOPP.
 - Buques que hayan sufrido una inspección de **renovación del certificado IOPP entre el 8 de septiembre de 2014 y el 8 de septiembre de 2017**: deben instalar el BWMS en la **1ª inspección de renovación**. Por ejemplo, si la inspección se hizo en junio de 2017, la instalación será 5 años más tarde, es decir, en junio de 2022.
 - Buques que **no** hayan sufrido una inspección de renovación del certificado IOPP **entre el 8 de septiembre de 2014 y el 8 de septiembre de 2017**: deben instalar el BWMS en la **2ª inspección de renovación**. Por ejemplo, si la inspección se hizo en junio de 2013, la siguiente inspección se efectuaría en junio de 2018, pero dicha inspección no tendrá que instalar el BWMS, sino que tendría que hacerlo en la siguiente, es decir, en junio de 2023.
- **Buques existentes (puesta de quilla antes del 8 de septiembre de 2017) que no disponen del Certificado IOPP**: a los buques a los que se les aplica el Convenio BWM, pero que no están sujetos a las inspecciones del Anexo I del Convenio MARPOL y por tanto no disponen del Certificado IOPP, es decir, a los petroleros de menos de 150 GT y otro tipo de buques de menos de 400 GT, la fecha tope para la instalación de BWMS será la que determine la Administración, pero no más tarde del **8 de septiembre de 2024.**

En el siguiente diagrama se resume el nuevo calendario para instalar los BWMS en buques existentes en función de cuándo haya sido la última renovación del Certificado IOPP:



No obstante, les recordamos que a partir del **8 de septiembre de 2017** los buques de **GT \geq 400** a los que se les aplica el Convenio deberán cumplir la Norma D-1 (**llevar a cabo el intercambio del agua de lastre**) y disponer a bordo de los siguientes documentos:

- **Plan de gestión de lastre aprobado.**
- **Libro registro del agua de lastre.**
- **Certificado BWM** que confirme que el buque cumple la D-1.

2. Desacoplamiento del Certificado IOPP (desarmonización del SARC).

Como saben, para ganar tiempo hasta que sea obligatorio instalar el BWMS, dada la incertidumbre sobre los BWMS que cumplen los requisitos de funcionamiento que exige el USCG, los armadores tienen la opción de desacoplar el Certificado IOPP del Sistema Armonizado de Reconocimientos y Certificación (SARC), adelantando la inspección de renovación de dicho certificado.

Aquellas empresas que hayan optado por esta opción, a la vista del nuevo acuerdo adoptado por la OMI, en principio, **pierden el derecho a aplicar los 2 años de prórroga adicionales**. Por ejemplo, un buque que le tocara renovación en julio de 2019 y adelantó la renovación a junio 2017, tendrá que cumplir en 2022 (ganó 3 años con el adelanto). Si no hubiese adelantado la renovación del IOPP, con este nuevo acuerdo debería cumplir en junio 2024 (2 años más tarde).

Una sociedad de clasificación nos ha comentado que están investigando si es posible que estos buques vuelvan a “acoplar” de nuevo los certificados, de modo que les vuelva a tocar la renovación del IOPP antes del 8 de septiembre de 2019, con lo que recuperarían los 2 años que teóricamente han perdido.

Dependiendo del Estado de bandera de los buques, algunos países podrán aceptar que se vuelva a “acoplar” el Certificado IOPP al resto de certificados y otros que no, por lo que les

recomendamos que consulten esta cuestión con la bandera del buque. ANAVE va a trasladar esta consulta a la DGMM.

3. Aplicación del Convenio a los tráficos internacionales cortos.

Con respecto a los buques que navegan en zonas marítimas en las que no es posible efectuar el cambio del agua de lastre según establece el Convenio, el MEPC 71 ha aprobado la circular BWM.2/62 que recomienda **no exigir la instalación de los BWMS hasta la fecha en la que el buque tenga que cumplir la Norma D-2.**

Esta posición de la OMI sobre este asunto es muy positiva y respalda la interpretación conjunta que la DGMM ha propuesto a su homóloga en Marruecos sobre la aplicación del Convenio BMW en los tráficos internacionales cortos entre España y Marruecos, para no exigir a los buques efectuar el cambio de agua de lastre en aquellos tráficos en los que no se cumplen las condiciones de distancia a tierra y/o profundidad o porque se produciría un retraso o desvío del buque de su ruta, previstas en el Convenio.

4. Excepciones y exenciones del Convenio BWM: concepto de “misma zona de riesgo”.

El Comité ha aprobado las “Directrices de 2017 para la evaluación de los riesgos a efectos de la regla A-4 del Convenio BWM (D-7)”, y ha incluido la siguiente definición sobre el concepto de “misma zona de riesgo”: *Zona delimitada por la gran probabilidad de la propagación y el establecimiento natural de poblaciones de especies combatidas.*”

El respaldo del MEPC 71 al concepto de “misma zona de riesgo” facilitará la concesión de exenciones (a reserva de su consulta y acuerdo con otros Estados Parte), muy especialmente en los viajes más cortos, a los buques que únicamente operen en una zona determinada.

Muy atentamente,

Manuel Carlier
Director General

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

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

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

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

>>>-----

