

ANEXO 1

**RESOLUCIÓN MEPC.252(67)
Adoptada el 17 de octubre de 2014**

**DIRECTRICES PARA LA SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR
DEL PUERTO EN VIRTUD DEL CONVENIO BWM**

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 a) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, que trata de las funciones del Comité de protección del medio marino conferidas por los convenios internacionales relativos a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques,

RECORDANDO TAMBIÉN que la Conferencia internacional sobre la gestión del agua de lastre de los buques, celebrada en febrero de 2004, adoptó el Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, 2004 (Convenio sobre la gestión del agua de lastre), así como cuatro resoluciones de la Conferencia,

RECORDANDO ASIMISMO que el artículo 9 del Convenio sobre la gestión del agua de lastre dispone que todo buque al que sean aplicables las disposiciones del Convenio podrá ser objeto, en cualquier puerto o terminal mar adentro de otra Parte, de una inspección por funcionarios debidamente autorizados por dicha Parte a los efectos de determinar si el buque cumple las disposiciones del Convenio,

TOMANDO NOTA de que el artículo 3.3 del Convenio sobre la gestión del agua de lastre dispone que, por lo que respecta a los buques de Estados que no sean Partes en el Convenio, las Partes aplicarán las prescripciones del Convenio según sea necesario para garantizar que no se otorga un trato más favorable a tales buques,

HABIENDO EXAMINADO, en su 67º periodo de sesiones, las Directrices para la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM, elaboradas por el Subcomité de implantación de los instrumentos de la OMI en su 1º periodo de sesiones,

1 ADOPTA las Directrices para la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM, que figuran en el anexo de la presente resolución;

2 INVITA a los Gobiernos a que apliquen las Directrices al llevar a cabo las inspecciones en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto;

3 ACUERDA mantener las Directrices sometidas a examen tras el periodo de prueba conexas con las Orientaciones sobre el muestreo y el análisis del agua de lastre para su utilización con carácter experimental de conformidad con lo dispuesto en el Convenio BWM y en las Directrices (D2) (circular BWM.2/Circ.42) y a la luz de la experiencia adquirida tras su aplicación.

ANEXO

DIRECTRICES PARA LA SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO EN VIRTUD DEL CONVENIO BWM

CAPÍTULO 1 – GENERALIDADES

1.1 Finalidad

1.1.1 Las presentes directrices tienen por objeto ofrecer orientaciones básicas para la realización de inspecciones en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto a fin de verificar el cumplimiento de las prescripciones del Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, 2004 (Convenio BWM). El presente documento no tiene por objeto limitar los derechos que tiene el Estado rector del puerto de verificar el cumplimiento del Convenio BWM.

1.1.2 El Comité de protección del medio marino, en su 65º periodo de sesiones (mayo de 2013), aprobó las Orientaciones sobre el muestreo y el análisis del agua de lastre para su utilización con carácter experimental de conformidad con lo dispuesto en el Convenio BWM y en las Directrices (D2) (circular BWM.2/Circ.42), y aceptó, en principio, las recomendaciones relativas al periodo de prueba para revisar, mejorar y normalizar estas orientaciones, que figuran en el anexo 6 del documento BLG 17/18.

1.2 Definiciones y abreviaturas

1.2.1 A los efectos de las presentes directrices, rigen las definiciones del Convenio BWM y la circular BWM.2/Circ.42.

1.2.2 A los efectos de las presentes directrices, se aplican las siguientes abreviaturas:

Certificado IBWM:	Certificado internacional de gestión del agua de lastre;
BWMP:	Plan de gestión del agua de lastre;
BWRB:	Libro registro del agua de lastre;
BWMS:	Sistema de gestión del agua de lastre;
UFA:	Unidad flotante de almacenamiento; y
Unidad FPAD:	Unidad flotante de producción, almacenamiento y descarga.

1.3 Aplicación

1.3.1 Las presentes directrices son de aplicación en los buques tal como se estipula en el artículo 3 del Convenio BWM.

1.3.2 Las reglas del Convenio BWM incluyen las siguientes disposiciones en relación al cumplimiento:

- .1 la descarga del agua de lastre sólo se realizará de conformidad con las reglas del Convenio BWM (regla A-2);
- .2 todos los buques de arqueo bruto igual o superior a 400 indicados en la regla E-2 han de contar con un Certificado IBWM, excluidas las plataformas flotantes, las UFA y las unidades FPAD;

- .3 todo buque ha de llevar a bordo e implantar un BWMP aprobado por la Administración;
- .4 todo buque ha de contar a bordo y mantener un BWRB que, como mínimo, contendrá la información que se especifica en el apéndice II del Convenio BWM, durante un periodo mínimo de dos años después de haberse realizado el último asiento (regla B-2);
- .5 todo buque está obligado a cumplir ya sea la norma para el cambio del agua de lastre (regla D-1) o la norma de eficacia de la gestión del agua de lastre (regla D-2), de conformidad con lo dispuesto en la regla B-3. No obstante, el funcionario encargado de la supervisión por el Estado rector del puerto (funcionario de supervisión) sólo hará cumplir esta prescripción de acuerdo con el calendario que figura en la resolución A.1088(28);
- .6 el cambio de agua de lastre se realiza por lo menos a 200 millas marinas de la tierra más próxima en aguas de 200 m de profundidad como mínimo, o, en los casos en los que el buque no pueda, por lo menos a 50 millas marinas de la tierra más próxima y en aguas de 200 m de profundidad como mínimo, o en una zona designada para el cambio del agua de lastre, y se deberá realizar de conformidad con lo dispuesto en la regla B-4;
- .7 los sedimentos se extraerán y se evacuarán de los espacios destinados a transportar agua de lastre de conformidad con las instrucciones del BWMP del buque;
- .8 los oficiales y tripulantes deberán estar familiarizados con las funciones relacionadas con la implantación de la gestión del agua de lastre específicas del buque en el que presten sus servicios y también con el BWMP del buque (regla B-6);
- .9 todas las exenciones en relación al cumplimiento del Convenio BWM estarán anotadas en el BWRB (regla A-4.4), así como de las descargas accidentales y excepcionales registradas (regla B-2.3) y de los casos en los que el agua de lastre no se haya cambiado de conformidad con el Convenio BWM (regla B-4.5);
- .10 todo buque debe notificar los accidentes o defectos que afecten su capacidad para realizar la gestión del agua de lastre al Estado de abanderamiento y al Estado rector del puerto (regla E-1.7);
- .11 todo buque y su equipo, sistemas y procedimientos se mantendrán en condiciones que cumplan lo dispuesto en el Convenio BWM (regla E-1.9); y
- .12 después de terminarse un reconocimiento realizado en virtud de lo dispuesto en la regla E-1.1, no se hará ningún cambio en la estructura, equipo, accesorios, medios y materiales relacionados con el BWMP y abarcados en el reconocimiento sin la autorización de la Administración, salvo que se trate de la sustitución de tales equipos o accesorios por otros iguales (regla E-1.10).

1.3.3 Las reglas del Convenio BWM contienen las siguientes excepciones en relación con sus disposiciones concretas sobre cumplimiento:

- .1 excepción relativa a las prescripciones sobre la gestión del agua de lastre en el caso de la toma o descarga de agua de lastre y sedimentos necesaria para garantizar la seguridad del buque en situaciones de emergencia o para salvar vidas humanas en el mar (regla A-3.1);
- .2 excepción con respecto a las prescripciones de la gestión del agua de lastre bajo determinadas circunstancias en el caso de descarga o entrada accidental de agua de lastre y sedimentos ocasionada por la avería de un buque o de su equipo (regla A-3.2);
- .3 excepción de los requisitos sobre la gestión del agua de lastre en el caso de que la toma o descarga de agua de lastre y los sedimentos se realice con el propósito de evitar sucesos de contaminación debidos a los buques o reducir al mínimo las consecuencias de éstos (regla A-3.3);
- .4 excepción de los requisitos sobre la gestión del agua de lastre en el caso de la toma y posterior descarga en alta mar de la misma agua de lastre y los sedimentos (regla A-3.4);
- .5 excepción de los requisitos sobre la gestión del agua de lastre en el caso de la descarga del agua de lastre y los sedimentos de un buque en el mismo lugar del que proceda la totalidad de esa agua de lastre y esos sedimentos, siempre que no haya habido mezcla con agua de lastre o sedimentos sin gestionar procedentes de otras zonas (regla A-3.5);
- .6 excepción de los requisitos sobre la gestión del agua de lastre en el caso de la descarga del agua de lastre en instalaciones de recepción proyectadas teniendo en cuenta las Directrices sobre las instalaciones de recepción de agua de lastre (D5) (regla B-3.6); y
- .7 excepción de los requisitos sobre la gestión del agua de lastre en el caso de que el capitán decida razonablemente que este cambio podría poner en peligro la seguridad o estabilidad del buque, a la tripulación o a los pasajeros por las malas condiciones meteorológicas, el proyecto o esfuerzos del buque, un fallo del equipo, o cualquier otra circunstancia extraordinaria (regla B-4.4).

1.3.4 Con respecto a los buques de Estados no Partes en el Convenio BWM, los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto (funcionarios de supervisión) de las Partes deberían aplicar los mismos requisitos de modo que se garantice que no se otorga un trato más favorable a estos buques.

1.3.5 En el Convenio BWM se contempla un periodo de transición entre las dos normas sobre la gestión del agua de lastre: de la norma para el cambio del agua de lastre (regla D-1) a la norma de eficacia de la gestión del agua de lastre (regla D-2). Los funcionarios de supervisión deberían hacer uso de la resolución A.1088(28): "Aplicación del Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, 2004", en vez de las disposiciones de la regla B-3, a los efectos de hacer cumplir la norma de eficacia de la gestión del agua de lastre.

CAPÍTULO 2 – INSPECCIÓN DE LOS BUQUES A LOS QUE SE EXIGE LLEVAR A BORDO EL CERTIFICADO DE GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE (BWM)

2.1 Inspecciones de cuatro etapas

El Procedimiento para la supervisión por el Estado rector del puerto puede describirse como una inspección de cuatro etapas:

- .1 la primera etapa, la "inspección inicial", debería centrarse en la documentación y en asegurarse de que se ha nombrado a un oficial para la gestión del agua de lastre a bordo del buque y para que sea responsable del BWMS, así como que el oficial ha sido formado y sabe cómo hacer funcionar el sistema;
- .2 la segunda etapa, la "inspección más pormenorizada", en la cual se comprueba el funcionamiento del BWMS y el funcionario de supervisión aclara si el BWMS ha estado funcionando adecuadamente de conformidad con el BWMP y que se han verificado, durante los procedimientos de homologación, los indicadores de autovigilancia del funcionamiento. La realización de una inspección pormenorizada depende de las condiciones dispuestas en el artículo 9.2 del Convenio BWM;
- .3 la tercera etapa: está previsto que se realice el muestreo en esta etapa de supervisión por el Estado rector del puerto que está basada en el análisis indicativo, a fin de determinar si el buque se ajusta a la norma de gestión del agua de lastre descrita en la regla D-2; o si es necesario un análisis pormenorizado para comprobar el cumplimiento; y
- .4 la cuarta etapa incorpora, de ser necesario, un análisis pormenorizado, para verificar el cumplimiento de la norma D-2.

2.2 Inspección inicial

2.2.1 En la inspección inicial se examinará, como mínimo y en la medida de lo posible, lo siguiente:

- .1 verificar que existe a bordo un Certificado IBWM válido, sobre la base del artículo 9.1 a);
- .2 verificar que se cuenta a bordo con el BWMP y que está aprobado por el Estado de abanderamiento, sobre la base de la regla B-1;
- .3 verificar que se cuenta a bordo con el BWRB y que se ajusta a lo prescrito en el Convenio BWM, sobre la base de la regla B-2;
- .4 verificar que en el BWRB se registran los pormenores de toda operación con el agua de lastre, además de cualquier exención otorgada basándose en la regla B-2 y en el apéndice II del Convenio BWM así como las anotaciones relativas a toda descarga accidental y excepcional (regla B-2.3) y los casos en los que el agua de lastre no se ha cambiado, de conformidad con el Convenio BWM (regla B-4.5). El BWRB debería ajustarse a un formato aprobado (que puede ser un sistema de registro electrónico, que podría estar integrado en otro libro o sistema de registro) y se debería mantener a bordo del buque durante un mínimo de dos años

- después del último asiento. El oficial a cargo del funcionamiento debería firmar cada asiento del BWRB y el capitán debería firmar cada página completa;
- .5 al realizar la inspección inicial, el funcionario de supervisión debería inspeccionar visualmente el estado general del buque y el equipo y los medios indicados en el Certificado IBWM y el BWMP, incluido el BWMS si se exige la utilización de un sistema;
 - .6 en caso de que un buque esté sujeto a la norma para el cambio del agua de lastre, comprobar que el BWRB indica que se llevó a cabo el cambio exigido o, alternativamente, que se han adoptado medidas para que el buque cumpla la norma de eficacia de la gestión del agua de lastre indicada en la regla D-2;
 - .7 comprobar que se han adoptado medidas para que el buque cumpla la norma de eficacia de la gestión del agua de lastre indicada en la regla D-2 una vez que esté obligado a hacerlo según lo dispuesto en la resolución A.1088(28);
 - .8 comprobar que un oficial ha sido designado como responsable del BWMP;
 - .9 verificar que los oficiales y tripulantes designados están familiarizados con los procedimientos esenciales de la gestión del agua de lastre, incluido el funcionamiento del BWMS; y
 - .10 en el caso de que un buque alegue que le es aplicable una excepción de conformidad con la regla A-3.1 (seguridad del buque o salvar vidas humanas), regla A-3.2 (descarga o entrada accidental de agua de lastre debido a la avería), regla A-3.3 (evitar o reducir al mínimo la contaminación) o regla B-4.4 (condiciones para cambio no seguras), el capitán debería facilitar pruebas de la necesidad de la excepción de que se trate.

2.2.2 El rendimiento del sistema de gestión del agua de lastre (BWMS) es clave para proteger el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes y los recursos del Estado rector del puerto. Si bien el rendimiento puede verificarse directamente mediante el muestreo del agua de lastre del buque (de conformidad con el artículo 9.1 c) y las Directrices para el muestreo del agua de lastre (D2)), tanto el Estado rector del puerto como el buque podrían beneficiarse de una comprobación basada en documentos a fin de determinar de manera más rápida durante la inspección inicial la validez del BWMS. A estos efectos, el funcionario de supervisión podría solicitar verificar el Certificado de homologación del BWMS, a fin de determinar si se utiliza de conformidad con las condiciones limitantes del Certificado de homologación. Si bien no es obligatorio contar a bordo y presentar el Certificado de homologación, el funcionario de supervisión también podría consultar el BWMP a fin de obtener información específica sobre el buque en cuestión acerca del BWMS y su utilización, y podría remitirse a la información sobre la homologación, compartida con la Organización de conformidad con la presentación de información sobre los sistemas de gestión del agua de lastre homologados (resolución MEPC.228(65)).

2.2.3 Si el Certificado IBWM es válido, se cuenta a bordo con el BWMP aprobado, los asientos en el BWRB son apropiados y las impresiones generales y las observaciones visuales a bordo del funcionario de supervisión confirman que hay un nivel alto de

mantenimiento por lo que respecta al Convenio BWM, el funcionario de supervisión por lo general debería limitar la inspección inicial a las deficiencias notificadas.

2.2.4 Motivos fundados

2.2.4.1 Cuando el funcionario de supervisión inspeccione un buque extranjero al que se le exija llevar el Certificado IBWM y que se halle en un puerto o en una terminal mar adentro bajo la jurisdicción del Estado rector del puerto, toda inspección de este tipo debería limitarse a comprobar que hay a bordo un certificado válido y otros documentos pertinentes y a que el funcionario de supervisión se haga una idea del estado general del buque, de su equipo y de la tripulación, a no ser que existan motivos fundados para pensar que el estado del buque o de su equipo no se ajusta en lo esencial a los pormenores del certificado.

2.2.4.2 Entre los "motivos fundados" para llevar a cabo una inspección más pormenorizada están los siguientes:

- .1 no se cuenta con el Certificado IBWM, no es válido o ha expirado;
- .2 ausencia de un BWMP aprobado por el Estado de abanderamiento;
- .3 ausencia de un BWRB o un BWRB que no se ajusta a las exigencias del Convenio BWM;
- .4 los asientos en el BWRB no reflejan la situación real del agua de lastre a bordo;
- .5 el estado del buque o del equipo no se corresponde en lo esencial con los pormenores del Certificado IBWM y el BWMP, o no ha sido objeto de mantenimiento;
- .6 no se ha designado a ningún oficial de conformidad con la regla B-1.5;
- .7 existe información o pruebas de que el capitán o los tripulantes designados no están familiarizados con sus funciones y las operaciones esenciales de a bordo por lo que respecta a la ejecución de la gestión del agua de lastre, o de que tales operaciones no se han llevado a cabo;
- .8 existe información de terceras partes, tales como un informe o una denuncia, respecto de una infracción del Convenio BWM;
- .9 si el BWMP exige la utilización de un BWMS, pruebas u observación de que el BWMS no se ha utilizado de conformidad con las instrucciones de funcionamiento;
- .10 existen pruebas, o se observan, de accidentes o defectos no notificados que afectan a la capacidad del buque de gestionar el agua de lastre (regla E-1.7);
- .11 existen pruebas o se observa que se ha descargado agua de lastre sin ajustarse a las reglas del Convenio BWM (regla A-2); y
- .12 el capitán no ha facilitado la prueba indicada en el párrafo 2.2.1.10.

2.2.4.3 En caso de que el buque no lleve certificados válidos, o si el funcionario de supervisión, guiándose por su impresión general o las observaciones que haya realizado a bordo, tiene motivos fundados para pensar que el estado del buque o de su equipo no se ajusta en lo esencial a los pormenores de los certificados o al Convenio BWM, o que el capitán o la tripulación designados no están familiarizados con los procedimientos esenciales de a bordo, o no los han implantado, debería realizarse una inspección más pormenorizada. Cuando se vaya a realizar una inspección más pormenorizada, el Estado rector del puerto debería tomar las medidas necesarias para garantizar que el buque no descargue agua de lastre hasta que pueda hacerlo de conformidad con lo dispuesto en el artículo 9.3 del Convenio BWM (véanse las prescripciones de notificación del párrafo 3.3 *infra*).

2.3 Inspección más pormenorizada

2.3.1 Cuando realice una inspección más pormenorizada, el funcionario de supervisión puede valerse de la siguiente lista de preguntas, que no es exhaustiva, para determinar en qué medida se está cumpliendo el Convenio BWM:

- .1 ¿Se ajusta la gestión del agua de lastre de a bordo a las operaciones señaladas en el BWMP? En particular:
 - .1 ¿Respetan la tripulación las restricciones operacionales y de seguridad específicas en relación con la entrada sin riesgos en los tanques, si son necesarias?
 - .2 ¿Gestiona la tripulación el agua de lastre y los sedimentos de conformidad con el BWMP?
 - .3 ¿Realizan los oficiales designados sus tareas según lo indicado en el BWMP?
 - .4 ¿Se ajustan al BWMP los requisitos en cuanto a mantenimiento de registros?
- .2 Desde el reconocimiento del buque de conformidad con la regla E-1.1, ¿se ha realizado algún cambio no aprobado de la estructura, equipo, accesorios, medios o materiales relacionados con el BWMP, a excepción de la sustitución de tales equipos o accesorios por otros iguales (regla E-1.10)?
- .3 Si el BWMP exige la utilización de un BWMS:
 - .1 ¿Está el BWMS y el equipo conexo en buenas condiciones de funcionamiento (esto puede incluir los filtros, bombas y medios de lavado a contracorriente)?
 - .2 ¿Se ajusta la tripulación a los procedimientos de seguridad relativos al funcionamiento del BWMS?
 - .3 ¿Funciona plenamente el proceso de tratamiento (esto puede incluir la referencia al sistema de autovigilancia de un BWMS)?
 - .4 ¿Concuerda el BWRB con el equipo de control de a bordo, incluido el dispositivo de autovigilancia del BWMS?

- .5 ¿Se hace funcionar el BWMS de acuerdo con las instrucciones de funcionamiento del fabricante?
- .6 ¿Puede el oficial designado demostrar que tiene los conocimientos necesarios del BWMS y de su funcionamiento?
- .7 ¿Se han hecho manipulaciones para evitar hacer uso del BWMS?
- .8 Si se precisan, ¿se encuentran a bordo del buque, en cantidad suficiente, todas las sustancias activas necesarias, y se están añadiendo al BWMS?

2.3.2 El funcionario de supervisión podrá examinar todo elemento del sistema de gestión del agua de lastre a fin de verificar que funciona adecuadamente.

2.3.3 Las inspecciones más pormenorizadas pueden exigir un muestreo.

2.4 Muestreo

2.4.1 El funcionario de supervisión debería llevar a cabo un análisis indicativo primero. Sin embargo, el tiempo necesario para realizar el análisis indicativo no debería causar demoras indebidas en las operaciones, movimiento o salida del buque. Si el resultado del análisis indicativo para D-2 excede el criterio D-2 por un valor umbral específico del método de análisis indicativo validado que se esté utilizando como se indica en las Orientaciones sobre el muestreo y el análisis del agua de lastre para su utilización con carácter experimental de conformidad con lo dispuesto en el Convenio BWM y en las Directrices (D2) (circular BWM.2/Circ.42),¹ se podrá llevar a cabo un análisis detallado.

2.4.2 La cantidad de las muestras de agua que han de obtenerse y las ubicaciones en el buque deberían estar en consonancia con las Directrices para el muestreo del agua de lastre (D2) y los documentos de orientación conexos elaborados por la Organización. Se debería hacer todo lo posible para evitar toda demora indebida para el buque.

2.4.3 El funcionario de supervisión no debería demorar las operaciones, movimientos o la salida del buque mientras espera los resultados del análisis pormenorizado.

2.5 Infracciones y control de los buques

Parada de la descarga debida al muestreo como medida de control

2.5.1 Si en el muestreo antedicho se obtiene un resultado o se corrobora información recibida de otro puerto o terminal mar adentro que indique que el buque supone una amenaza para el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos, la Parte en cuyas aguas esté operando el buque debería prohibir a dicho buque que descargue agua de lastre hasta que se haya neutralizado la amenaza (véanse las prescripciones de notificación del párrafo 3.3 *infra*).

¹ La validación de un método específico ha de llevarse a cabo de conformidad con el proceso de examen y revisión de las Orientaciones sobre el muestreo y el análisis del agua de lastre para su utilización con carácter experimental de conformidad con lo dispuesto en el Convenio BWM y en las Directrices (D2) (circular BWM.2/Circ.42).

Deficiencias que pueden dar lugar a detención

2.5.2 Si se determina que un buque ha infringido el Convenio BWM, el funcionario de supervisión puede tomar medidas para amonestar, detener o excluir el buque, o puede otorgarle permiso para zarpar a los efectos de descargar el agua de lastre en otro lugar o de dirigirse a un astillero de reparación. El funcionario de supervisión debería hacer uso de su juicio profesional para determinar si se detiene el buque hasta que toda deficiencia observada se corrige, o permitir que el buque zarpe con deficiencias que no suponen un riesgo inaceptable para el medio marino, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos (véanse las prescripciones de notificación de los párrafos 3.3 a 3.6 *infra*).

2.5.3 A fin de ser de ayuda para el funcionario de supervisión en la utilización de las presentes directrices, seguidamente figura una lista no exhaustiva de deficiencias que se estima que son de naturaleza tan seria que pueden justificar la detención de un buque:

- .1 la ausencia de un Certificado IBWM;
- .2 la ausencia de un BWMP;
- .3 la ausencia de un BWRB;
- .4 indicaciones de que el buque o su equipo no se corresponden de manera sustancial con los pormenores del Certificado IBWM y el BWMP;
- .5 ausencia, deterioro grave o fallo que impida el correcto funcionamiento del equipo prescrito en virtud del BWMP;
- .6 los oficiales o los tripulantes designados no están familiarizados con los procedimientos esenciales de gestión del agua de lastre, incluido el funcionamiento del BWMS y de todo el equipo asociado con éste;
- .7 no se ha implantado a bordo ningún procedimiento para la gestión del agua de lastre;
- .8 no hay un oficial designado;
- .9 el buque no se ajusta al BWMP por lo que respecta a la gestión y tratamiento del agua de lastre;
- .10 incumplimiento detectado mediante el resultado del muestreo; o
- .11 se ha descargado el agua de lastre sin ajustarse a las reglas del Convenio BWM (regla A-2).

Medidas de control

2.5.4 Si se determina que un buque ha infringido el Convenio BWM, el Estado rector del puerto puede tomar medidas para amonestar, detener o excluir el buque. El Estado rector del puerto, no obstante, podrá otorgar permiso al buque para zarpar del puerto o terminal mar adentro a los efectos de descargar el agua de lastre o de navegar hasta el astillero de reparación apropiado o la instalación de recepción disponibles más cercanos, siempre que no suponga un riesgo para el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos (véanse las prescripciones de notificación de los párrafos 3.3 a 3.6 *infra*).

2.5.5 Los Estados rectores de puerto deberían abstenerse de aplicar sanciones penales o de detener el buque, basándose en el muestreo durante el periodo de prueba. Esto no impedirá que el Estado rector del puerto adopte medidas preventivas para proteger su medio ambiente, la salud de los seres humanos, bienes o recursos.

2.5.6 El buque debería contar con pruebas de que el sistema de gestión del agua de lastre está homologado y se mantiene y se opera de conformidad con el plan de gestión del agua de lastre del buque.

2.5.7 Como una alternativa a la amonestación, detención o exclusión del buque, el funcionario de supervisión puede estimar conveniente la adopción de las siguientes medidas alternativas, siempre que hacerlo no suponga una amenaza para el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos:

- .1 retener a bordo toda el agua de lastre;
- .2 exigir que el buque realice toda reparación necesaria del BWMS;
- .3 permitir que el buque proceda a realizar el cambio del agua de lastre en una ubicación aceptable por el Estado rector del puerto, siempre que el cambio de agua de lastre siga siendo una práctica aceptable para el buque en cuestión y tales zonas o que ello se haya determinado de conformidad con las Directrices sobre la designación de zonas para el cambio del agua de lastre (D14);
- .4 permitir que el buque descargue el agua de lastre en otro buque o en una instalación de recepción apropiada a bordo o en tierra; o
- .5 permitir que el buque gestione agua de lastre o una porción de la misma de conformidad con un método que el Estado rector del puerto juzgue aceptable.

CAPÍTULO 3 – PRESCRIPCIONES DE NOTIFICACIÓN

3.1 Las autoridades del Estado rector del puerto deberían cerciorarse de que, una vez concluida la inspección, se facilita al capitán del buque un documento en el que se indiquen los resultados de la inspección, los pormenores de cualquier medida adoptada por el funcionario de supervisión y una lista de las medidas correctivas que puedan tener que iniciar el capitán y/o la compañía. Tales informes se deberían formular con arreglo al modelo que figura en el apéndice 13 de los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto (resolución A.1052(27), párrafo 4.1.1).

3.2 Si un buque se ha inspeccionado a raíz de una solicitud de investigación de otro Estado, el informe de la inspección debería enviarse al Estado solicitante y al Estado de abanderamiento (artículo 10.4).

3.3 En caso de que se tomen medidas de conformidad con lo dispuesto en los párrafos 2.2.4.3, 2.5.1 o 2.5.5:

- .1 el Estado rector del puerto debería informar, por escrito, al Estado de abanderamiento del buque en cuestión o, si esto no es posible, al cónsul o representante diplomático del buque de que se trate, dando cuenta de todas las circunstancias por las cuales se estimó necesario adoptar

medidas. Además, debería informarse a la organización reconocida responsable de la expedición de certificados (artículo 11.2); y

- .2 en caso de que el funcionario de supervisión no pueda tomar las medidas previstas o si se permite al buque continuar hasta el próximo puerto de escala, las autoridades del Estado rector del puerto deberían comunicar todos los hechos a las autoridades del país del próximo puerto apropiado de escala, al Estado de abanderamiento y, si procede, a la organización reconocida (artículo 11.3; resolución A.1052(27), párrafo 4.1.4).

3.4 En caso de infracción del Convenio BWM, deberían efectuarse las notificaciones indicadas en el párrafo 3.3. Además, debería notificarse al buque la infracción, y el informe que se remita al Estado de abanderamiento debería incluir cualquier prueba de ella (artículo 11.1).

3.5 Cuando, en el ejercicio de sus facultades de supervisión por el Estado rector del puerto, una Parte deniegue a un buque extranjero la entrada en los puertos o terminales mar adentro sometidos a su jurisdicción, sea o no como resultado de información sobre un buque deficiente, debería notificar inmediatamente al capitán y al Estado de abanderamiento los motivos de la denegación de la entrada en puerto (resolución A.1052(27), párrafo 4.1.2).

3.6 En caso de detención, se debería enviar una notificación inicial como mínimo a la Administración del Estado de abanderamiento lo antes posible. Si dicha notificación se hace verbalmente, se debería confirmar después por escrito. La notificación debería incluir como mínimo el nombre del buque, el número IMO, copias del modelo A y del modelo B, que figuran en el apéndice 13 de los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto, la hora de la detención y copias de cualquier orden de detención. De igual modo, cuando corresponda, se debería enviar una notificación a las organizaciones reconocidas que hayan expedido los certificados pertinentes en nombre del Estado de abanderamiento. También se debería enviar una notificación por escrito del levantamiento de la detención a las partes citadas anteriormente. La información correspondiente debería incluir como mínimo el nombre del buque, el número IMO, la fecha y hora del levantamiento de la detención y una copia del modelo B, que figura en el apéndice 13 de los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto (resolución A.1052(27), párrafo 4.1.3).
