

**MINISTERIO DE TRANSPORTE
Y OBRAS PÚBLICAS**

Nro. MTOP-SPTM-2019-0029-R

Guayaquil, 02 de mayo de 2019.

**SUBSECRETARÍA DE PUERTOS
Y TRANSPORTE MARÍTIMO Y FLUVIAL**

Considerando:

Que, El artículo 154 inciso primero de la Constitución de la República del Ecuador, determina que las Ministras o Ministros de Estado, además de sus atribuciones establecidas en la ley, les corresponde ejercer rectoría de las políticas públicas del área a su cargo y expedir acuerdos y resoluciones administrativas que requieran su gestión;
6 - Miércoles 19 de junio de 2019 Registro Oficial N° 512

Que, la Constitución de la República del Ecuador en su Art. 14 establece: "Se reconoce el derecho de la población a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado que garantice la sustentabilidad y el buen vivir, suma kawsay"; a la vez Se declara de interés público la preservación del ambiente, la conservación de los ecosistemas, la biodiversidad y la integridad del patrimonio genético del país, la prevención del daño ambiental y la recuperación de los espacios naturales degradados";

Que, la Constitución de la República del Ecuador en su Art. 73.- estipula: "El Estado aplicará medidas de precaución y restricción para las actividades que puedan conducir a la extinción de especies, la destrucción de ecosistemas o la alteración permanente de los ciclos naturales" Se prohíbe la introducción de organismos y material orgánico e inorgánico que puedan alterar de manera definitiva el patrimonio genético nacional;

Que, la Constitución de la República del Ecuador establece en su Art. 82, "El derecho a la seguridad jurídica, se fundamenta en el respeto a la Constitución y en la existencia de normas jurídicas previas, claras, públicas y aplicadas por autoridades competentes";

Que, la Constitución de la República del Ecuador estipula en su Art. 396.- "El Estado adoptará las políticas y medidas oportunas que eviten los impactos ambientales negativos, cuando exista certidumbre de daño. En caso de duda sobre el impacto ambiental de alguna acción u omisión, aunque no exista evidencia científica del daño, el Estado adoptará medidas protectoras eficaces y oportunas"; La responsabilidad por daños ambientales es objetiva. Todo daño al ambiente, además de las sanciones correspondientes, implicará también la obligación de restaurar integralmente los ecosistemas e indemnizar a las personas y comunidades afectadas";

Que, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982 (CONVEMAR), en el artículo 196, numeral 1) de estipula que "los Estados tomarán todas las medidas necesarias para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino causada por la utilización de tecnologías bajo su jurisdicción o control, o la introducción intencional o accidental en un sector determinado del medio marino de especies extrañas o nuevas que puedan causar en él cambios considerables y perjudiciales";

Que, el Convenio sobre la Diversidad Biológica de 1992, establece como objetivos evitar la transferencia e introducción de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos por conducto del agua de lastre de los buques que suponen una amenaza para la conservación y la utilización sostenible de la diversidad biológica;

Que, en el marco del Convenio sobre la Diversidad Biológica de 1992, en la IV Conferencia de las Partes, Decisión 5 se dispuso normas para la conservación y utilización sostenibles de los ecosistemas marinos y costeros; y en la Decisión 23 se acordaron compromisos y disposiciones sobre las especies exóticas que amenazan los ecosistemas, los hábitats o las especies, incluidas las especies invasoras;

Que, el Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, 2004, fue aprobado el 13 de febrero de 2004 y entró en vigor el 8 de septiembre de 2017;

Que, la Organización Marítima Internacional aprobó, mediante la Resolución de la Asamblea A. 868 (20) las Directrices para el Control y la Gestión del Agua de Lastre de los Buques a fin de Reducir al Mínimo la Transferencia de Organismos Acuáticos Perjudiciales y Agentes Patógenos, disponiendo a los gobiernos que tomen medidas urgentes para aplicarlas, utilizándolas como base para disminuir los riesgos de introducción de tales organismos;

Que, en el artículo 7, literal c de la Ley General de Transporte Marítimo y Fluvial otorga a la Autoridad Portuaria Nacional y del Transporte Acuático la atribución de tomar acción para la aplicación de las normas internacionales o tratados de los que el Ecuador sea signatario y recomendar la adhesión del país a los que fueren convenientes para la seguridad y desarrollo de las actividades marítimas;

Fluvial, tendrá a su cargo la rectoría, planificación, regulación y control técnico del sistema de transporte marítimo, fluvial y de puertos (...)" ; en el numeral 1, artículo 2, señala que: "El Ministerio de Transporte y Obras Públicas a través de Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, en su calidad de Autoridad Portuaria Nacional y del Transporte Acuático, tiene entre sus competencias atribuciones y delegaciones: Todas las relacionadas con el transporte marítimo y la actividad portuaria nacional constante en leyes, reglamentos y demás instrumentos normativos(...)" ; y, en el numeral 3 "Establecer las políticas, expedir las normativas y regulaciones que sean necesarias para normar las competencias determinadas en el presente artículo (...)" ;

Que, el Ecuador es signatario de los convenios y acuerdos marítimos Regionales e Internacionales, relativos a la protección del Medio Marino;

Que, de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, el objetivo 14 promulga "Conservar y utilizar en forma sostenible los océanos, los mares y los recursos

Registro Oficial N° 512 Miércoles 19 de junio de 2019 - 7

marinos para el desarrollo sostenible", exponiendo que "Nuestras precipitaciones, el agua potable, el clima, el tiempo, las costas, gran parte de nuestros alimentos e incluso el oxígeno del aire que respiramos provienen, en última instancia del mar y son regulados por este. Históricamente, los océanos y los mares han sido cauces vitales del comercio y el transporte.. La gestión prudente de este recurso mundial esencial es una característica clave del futuro sostenible";

Que, el Plan Nacional de Desarrollo 2017-2021-Toda una Vida, en su Objetivo 3 establece "Garantizar los derechos de la naturaleza para las actuales y futuras generaciones";

Que, el Ecuador aún no es Estado contratante del Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, 2004, sin embargo, en su calidad de Estado Ribereño ha adoptado medidas con miras a prevenir, reducir al mínimo y, en último término, mitigar los riesgos de introducción de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos por los buques que ingresan a los puertos; y,

En uso de las facultades que le confiere el Decreto Ejecutivo 723 de 9 de julio de 2015, publicado en el Registro Oficial No. 561 del 07 de agosto de 2015.

Resuelve:

Art. 1.- Expedir las Normas para el Control de la Gestión del Agua de Lastre y Sedimento de los Buques, para prevenir la contaminación por transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos en el agua de lastre transportada por los buques que arriban a los Puertos del país.

Art. 2.- La presente Resolución se aplicará de conformidad a lo establecido en la Regla B-3 (Anexo 1), a los siguientes buques:

1. Buques de bandera extranjera en tráfico internacional.
2. Los buques de bandera nacional, que hacen tráfico internacional.
3. Los buques que, sin ser de bandera nacional se encuentran en el territorio nacional, bajo contrato de asociación, fletamento o de régimen de internación temporal con reexportación en el mismo estado, que hacen tráfico internacional.

Art. 3.- Los buques mencionados en el artículo anterior, que recalen en puertos ecuatorianos deberán realizar el cambio del agua de lastre, según el calendario establecido en el artículo 8, por lo menos una vez, fuera de las 50 millas náuticas de la línea base que une los puntos más salientes de la costa ecuatoriana y en profundidades de 200 metros como mínimo, de acuerdo a lo establecido en las Reglas B-3 (Anexo 1) y B-4 (Anexo 2) del Convenio BWM, 2004.

Art. 4.- Los buques que provengan de zonas afectadas por el cólera u otras epidemias declaradas por la Organización Mundial de la Salud (OMS), conforme al Reglamento Sanitario Internacional, deberán tratar el agua de lastre a través de medios físicos, químicos o mecánicos, hasta volverlas inocuas.

Art. 5.- Los buques establecidos en los numerales 1. y 3. del artículo No. 2 de la presente Resolución, al arribo de cualquier puerto ecuatoriano deberán presentar el Certificado Internacional de Gestión de Agua de Lastre, el Plan de Gestión de Agua de Lastre (Regla B-I), el Libro Registro del Agua de Lastre (Regla B-2) y el Formato Reporte de Gestión de Agua de Lastre, según Resolución OMI A.868(20).

Art. 6.- Todas las maniobras de cambio de agua de lastre en que se aplique la Regla B-4 en concordancia con la norma de la Regla D-I (Anexo 3), se registrarán en el Libro Registro de Agua de Lastre, en los que se hará constar la siguiente información:

- Incluir, fecha, hora, volumen y lugar o coordenadas del puerto donde el buque lastró,

- Porcentaje de recambio de agua de lastre,
- Temperatura y salinidad,
- Método utilizado.

De acuerdo al modelo del Libro Registro de Agua de Lastre del Anexo 4 de esta Resolución.

Art. 7.- Los buques, construidos antes del 8 de septiembre de 2012, que renovaron el Certificado Internacional de Prevención de la Contaminación, IOPP entre el 8 de septiembre de 2014 y 8 de septiembre del 2015 cumplirán lo determinado en la norma de la Regla D-1, de acuerdo al calendario establecido por el Comité de Protección del Medio Ambiente Marino (MEPC-71) hasta el 7 de septiembre de 2019 , es decir, realizarán el cambio del agua de lastre de acuerdo a la Regla B-4, por lo menos una vez antes de ingresar a puertos ecuatorianos en aguas de 200 metros de profundidad como mínimo y a una distancia no menor a las 50 MN, contadas desde la línea base que une los puntos más salientes de la costa ecuatoriana y las Islas Galápagos en la región insular y así sucesivamente hasta el 07 de septiembre de 2023.

Art. 8.- Los buques mencionados en el artículo anterior deberán cumplir la norma de la Regla D-2, desde el 8 de septiembre de 2019 hasta el 8 de septiembre de 2023, de acuerdo al siguiente calendario:

8 - Miércoles 19 de junio de 2019 Registro Oficial N° 512

CALENDARIO DE APLICACIÓN DE LA REGLA D-2				
BUQUES CONSTRUIDOS (puesta de la quilla) ANTES DEL 08 DE SEPTIEMBRE DE 2017				
Certificado IOPP	Desde	Hasta	Entrada en vigor del BWM	ULTIMA FECHA DE INSTALACIÓN
				Fecha de instalación del sistema de tratamiento de agua de lastre
Renovaron el Certificado Internacional	08-sep-14	08-sep-15	08-sep-17	08 de septiembre de 2019 1era. Renovación REGLA D-2
Renovaron el Certificado Internacional	08-sep-15	08-sep-16		08 de septiembre de 2020 1era. Renovación REGLA D-2
Renovaron el Certificado Internacional	08-sep-16	08-sep-17		08 de septiembre de 2021 1era. Renovación REGLA D-2
Realicen la primera renovación	08-sep-17	08-sep-18		08 de septiembre de 2022 2da. Renovación REGLA D-2
Realicen la primera renovación	08-sep-18	08-sep-19		08 de septiembre de 2023 2da. Renovación REGLA D-2

Art. 9.- Cuando corresponda, el muestreo del buque se lo realizará aleatoriamente en los tanques de lastre o en las tomas de las tuberías de descarga y para comprobar si se aplicó la norma de la Regla B-4 en concordancia con la norma de la Regla D-I se realizará una prueba de campo para medir la salinidad del agua, la misma que deberá tener mínimo 30 ppb (partes por billón), si el resultado es menor, el buque no podrá deslastar y saldrá a 50 millas náuticas como mínimo de las costas ecuatorianas para cambiar el agua de lastre.

La aplicación del presente artículo estará sujeto al calendario establecido en el artículo 9.

Art. 10.- La Autoridad competente para hacer cumplir la presente Resolución será la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, como Autoridad Portuaria Nacional y del Transporte Acuático, a través de la Dirección de Puertos y de las Superintendencias de los Terminales Petroleros.

Art. 11.- La presente Resolución entrará en vigencia a partir de su suscripción, sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA

ÚNICA: Los Planes de Gestión de Agua de Lastre, que fueron aprobados por la Autoridad de Policía Marítima,

serán necesariamente avalados por la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial una vez que entre en vigencia la presente Resolución.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA

Déjese sin efecto la Resolución No. 115/01 de 24 de julio de 2001, expedida por la Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral.

Dada y firmada en la ciudad de Guayaquil en el despacho del señor Subsecretario de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, a los dos días del mes de mayo del dos mil diecinueve.

Documento firmado electrónicamente

Mgs. Eduardo Rafael Aguirre Zapata, Subsecretario de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial.

CERTIFICO: Que la copia que antecede es conforme a su original.- Lo Certifico.- Guayaquil, 08 de mayo de 2019.-f.) Ab. Roberto de la Cruz Burís, Secretario.

Regla B-3

Gestión del agua de lastre de los buques

1. Los buques construidos antes del año 2009:
 1. con una capacidad de agua de lastre comprendida entre 1.500 y 5.000 m³, inclusive, habrán de llevar a cabo una gestión del agua de lastre que cumpla como mínimo la norma descrita en la regla D-1 o bien en la regla D-2 hasta 2014, fecha después de la cual habrá de cumplir como mínimo la norma descrita en la regla D-2
 2. con una capacidad de agua de lastre inferior a 1.500 m³ o superior a 5.000 habrán de llevar a cabo una gestión de agua de lastre que cumpla como mínimo la norma descrita en la regla D-1 o bien en la regla D-2 hasta 2016, fecha después de la cual habrá de cumplir como mínimo la norma descrita en la regla D-2.
2. Los buques a los que se les aplique el párrafo 1 cumplirán lo dispuesto en el mismo a más tardar en el primer reconocimiento intermedio, o de renovación, si éste es anterior, tras la fecha de aniversario de la entrega del buque en el año de cumplimiento de la norma aplicable a dicho buque.
3. Los buques construidos en 2009 o posteriormente y que tengan una capacidad de agua de lastre inferior a 5.000 m³ habrán de llevar a cabo una gestión de agua de lastre que cumpla como mínimo la norma descrita en la regla D-2.
4. Los buques construidos en 2009 o posteriormente, pero antes del año 2012, que tengan una capacidad de agua de lastre igual o superior a 5.000 m³ habrán de llevar a cabo una gestión del agua de lastre que cumpla como mínimo la norma descrita en el párrafo 1.2.
5. Los buques construidos en 2012 o posteriormente, que tengan una capacidad de agua de lastre igual o superior a 5.000 m³ habrán de llevar a cabo una gestión del agua de lastre que cumpla como mínimo la norma descrita en la regla D-2.
6. Las prescripciones de la presente regla no son aplicables a los buques que descarguen el agua de lastre en instalaciones de recepción proyectadas teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización para tales instalaciones.
7. Podrán aceptarse también otros métodos de gestión del agua de lastre diferentes a los prescritos en los párrafos 1 a 5, siempre que dichos métodos garanticen como mínimo el mismo grado de protección del medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos, y cuenten en principio con la aprobación del Comité.

ANEXO 2

Regla B-4

Cambio del agua de lastre

1. Los buques que lleven a cabo la gestión del agua de lastre para cumplir la norma de la regla D-1, habrán de atenerse a lo siguiente:
 1. siempre que sea posible, efectuarán el cambio del agua de lastre a por lo menos 200 millas marinas de la tierra más próxima ven aguas de 200 m de profundidad como mínimo, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la organización;
 2. En los casos en que el buque no pueda efectuar el cambio del agua de lastre de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1,1, tal cambio del agua de lastre se llevará a cabo teniendo en cuenta las directrices descritas en el párrafo 1.1 y tan lejos como sea posible de la tierra más próxima, y en todos los casos por lo menos a 50 millas marinas de la tierra más próxima y en aguas de 200 m de profundidad como mínimo;
2. En las zonas marítimas donde la distancia a la tierra más próxima o la profundidad no cumpla los parámetros descritos en los párrafos 1.1 ó 1.2, el listado rector del puerto, en consulta con los Estados adyacentes o con otros listados, según proceda, podrá designar zonas en las que se permita al buque efectuar el cambio de agua de lastre teniendo en cuenta las directrices descritas en el párrafo 1.1.
3. No se exigirá a un buque que se desvíe de su viaje previsto, o lo retrase, con el fin de cumplir una determinada prescripción del párrafo 1.
4. Un buque que efectúe el cambio del agua de lastre no tendrá que cumplir lo dispuesto en los párrafos 1 ó 2, según proceda, si el capitán decide razonablemente que tal 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.
5. Cuando un buque tenga que efectuar la gestión del agua de lastre y no lo haga de conformidad con la presente regla, las razones se anotarán en el Libro registro del agua de lastre.

ANEXO 3

Regla D-1

Norma para el cambio del agua de lastre

1. Los buques que efectúen el cambio del agua de lastre de conformidad con la presente regla lo harán con una eficacia del 95% como mínimo, de cambio volumétrico del agua de lastre.
2. En el caso de los buques que cambien el agua de lastre siguiendo el método del flujo continuo, el bombeo de tres veces el volumen de cada tanque de agua de lastre se considera conforme a la norma descrita en el párrafo 1. Se podrá aceptar un bombeo inferior a tres veces ese volumen siempre y cuando el buque pueda demostrar que se ha alcanzado el 95% de cambio volumétrico del agua de lastre.

ANEXO 4
MODELO DE LIBRO REGISTRO DEL AGUA DE LASTRE
CONVENIO INTERNACIONAL PARA EL CONTROL Y LA GESTION DEL AGUA DE LASTRE Y LOS SEDIMENTOS
DE LOS BUQUES

Periodo: de a

Nombre del buque

Número IMO

Arqueo bruto

Pabellón

Capacidad total de agua de lastre (en metros cúbicos)

El buque dispone de un plan de gestión del agua de lastre

☐

Diagrama del buque con indicación de la situación de los tanques de lastre:

1. Introducción De conformidad con lo dispuesto en la regla B-2 del anexo del Convenio Internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques se llevará un registro de cada una de las operaciones que se realicen en relación con el agua de lastre, lo cual incluye tanto las descargas en el mar como las descargas en instalaciones de recepción.

2. El agua de lastre y su gestión

Por agua de lastre se entiende el agua, con las materias en suspensión que contenga, cargada a bordo de un buque para controlar el asiento, la escora, el calado, la estabilidad y los esfuerzos del buque. La gestión del agua de lastre se realizará de conformidad con lo dispuesto en un plan de gestión del agua de lastre aprobado y teniendo en cuenta las Directrices elaboradas por la Organización.

3. Anotaciones en el Libro registro del agua de lastre

Se efectuarán las siguientes anotaciones en el Libro registro del agua de lastre en cada una de las ocasiones que se indican a continuación

3.1. Cuando se tome agua de lastre a bordo:

- 1 Fecha, hora y lugar del puerto o instalación donde se efectúa la toma (puerto o latitud/longitud), profundidad (sí es fuera del puerto).
- 2 Volumen aproximado de la toma en metros cúbicos.
- 3 Firma del oficial encargado de la operación.

3.2. Cuando se haga circular o se trate agua de lastre a los efectos de la gestión del agua de lastre:

- 1 Fecha y hora de la operación.
- 2 Volumen aproximado circulado o tratado (en metros cúbicos)
- 3 Indicación de si la operación se ha llevado a cabo de acuerdo con el plan de gestión del agua de lastre.
- 4 Firma del oficial encargado de la operación.

3.3. Cuando se descargue agua de lastre en el mar:

- 1 Fecha, hora y lugar del puerto o instalación donde se efectúa la descarga (puerto o latitud/longitud)
- 2 Volumen aproximado del agua descargada en metros cúbicos más volumen restante en metros cúbicos.
- 3 Indicación de si se había aplicado o no, antes de la descarga, el plan de gestión del agua de lastre aprobado
- 4 Firma del oficial encargado de la operación.

3.4 Cuando se descargue agua de lastre en una instalación de recepción:

- 1 Fecha, hora y lugar de la toma
- 2 Fecha, hora y lugar de la descarga
- 3 Puerto o instalación
- 4 Volumen aproximado del agua descargada o tomada, en metros cúbicos
- 5 Indicación de si se había aplicado o no, antes de la descarga, el plan de gestión del agua de lastre aprobado
- 6 Firma del oficial encargado de la operación.

3.5 Cuando se produzca una descarga o toma accidental o excepcional de agua de lastre:

- 1 Fecha y hora del acaecimiento
- 2 Puerto o situación del buque en el momento del acaecimiento
- 3 Volumen aproximado del agua de lastre descargada
- 4 Circunstancias de la toma, descarga, fuga o pérdida, razones de la misma y observaciones generales
- 5 Indicación de si se había aplicado o no, antes de la descarga, el plan de gestión del agua de lastre aprobado
- 6 Firma del oficial encargado de la operación.

3.6 Procedimientos operacionales adicionales y observaciones generales

4. Volumen del agua de lastre

El volumen de agua de lastre que haya a bordo debería calcularse en metros cúbicos.

El Libro registro del agua de lastre contiene numerosas referencias al volumen aproximado de agua de lastre.

Se admite que la precisión en el cálculo de esos volúmenes de agua de lastre es susceptible de Interpretación.

REGISTRO DE LAS OPERACIONES RELACIONADAS CON EL AGUA DE LASTRE

PAGINA DE MUESTRA DEL LIBRO DE REGISTRO DEL AGUA DE LASTRE

Nombre del buque

Número o letras distintivos

Fecha	Dato (número)	Registro de las operaciones / firma de los oficiales a cargo

Firma del capitán