

# Prefectura Naval Argentina

---

## ORDENANZA N° 7-17 (DPAM)

---

### TOMO 6

#### “RÉGIMEN PARA LA PROTECCIÓN AMBIENTAL”

[www.prefecturanaval.gov.ar](http://www.prefecturanaval.gov.ar)

[info@prefecturanaval.gov.ar](mailto:info@prefecturanaval.gov.ar)

Buenos Aires, 27 de Octubre de 2017.-

---

#### **NORMAS PARA EL CONTROL Y LA GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE Y LOS SEDIMENTOS DE LOS BUQUES, ARTEFACTOS NAVALES U OTRAS CONSTRUCCIONES FLOTANTES**

Visto lo propuesto por la Dirección de Protección Ambiental, lo analizado por la Dirección de Planeamiento, y

#### CONSIDERANDO:

Que el Art. N° 41 de la Constitución de la Nación Argentina establece que las autoridades proveerán la protección del derecho que tienen todos los habitantes a gozar de un ambiente sano, equilibrado, apto para el desarrollo humano y para que las actividades productivas satisfagan las necesidades presentes sin comprometer las de las generaciones futuras.

Que la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982 (CONVEMAR), aprobada por la República Argentina mediante Ley N° 24.543, requiere a los Estados tomar todas las medidas necesarias para prevenir, reducir y controlar 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. En ejercicio de su soberanía podrán dictar leyes y reglamentos para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino causada por buques extranjeros, incluidos los que ejerzan el derecho de paso inocente, sin obstaculizarlo.

Que, teniendo en consideración los objetivos del Convenio sobre la Diversidad Biológica, de 1992, y que la transferencia e introducción de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos por conducto del agua de lastre de los buques suponen una amenaza para la conservación y la utilización sostenible de la diversidad biológica, así como de la decisión IV/5 de la Conferencia de las Partes en el Convenio sobre la Diversidad Biológica de 1998 (COP 4), relativa a la conservación y utilización sostenible de los ecosistemas marinos y costeros, y de la decisión VI/23 de la Conferencia de las Partes en el Convenio sobre la Diversidad Biológica de 2002 (COP 6), sobre las especies exóticas que amenazan los ecosistemas, los hábitats o las demás especies, incluidos los principios de orientación sobre aquellas que sean invasoras.

Que la Ley General del Ambiente N° 25.675, establece como bien jurídicamente protegido, el logro de una gestión sustentable y adecuada del ambiente, la preservación y protección de la diversidad biológica y la implementación del desarrollo sustentable.

Que la Ley Nº 22.190 establece el régimen de prevención y vigilancia de la contaminación de las aguas u otros elementos del medio ambiente por agentes contaminantes provenientes de los buques y artefactos navales, autoriza en su Artículo 3º a incluir cualquier otro elemento o contaminante que tenga el mismo origen, y determina que los mismos deberán cumplir, entre otras, con la obligación de contar con equipos y utilizar sistemas, medios y dispositivos para prevenir y luchar contra la contaminación, observando las reglas de diseño y operativas pertinentes, y que la Prefectura Naval Argentina tendrá a su cargo la ejecución de las medidas para combatirla.

Que el Decreto Nº 1.886/83 reglamentario de la Ley Nº 22.190, incorporó a la normativa reglamentaria nacional la definición internacional de "contaminación de las aguas", en el Artículo 801.0101. Inciso c. apartado 2. del Régimen de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre (REGINAVE).

Que la Ordenanza Nº 7-98 (DPMA) Tomo 6 "RÉGIMEN PARA LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE" titulada "PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN CON ORGANISMOS ACUÁTICOS EN EL LASTRE DE LOS BUQUES DESTINADOS A PUERTOS ARGENTINOS DE LA CUENCA DEL PLATA", se basa en la Resolución de la Asamblea de la OMI A.868(20) "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". Atiende al pedido de dicho órgano deliberativo internacional respecto a tomar medidas urgentes para aplicarlas, como base para disminuir los riesgos de su introducción.

Que la Ordenanza Nº 12-98 (DPMA) Tomo 6 "RÉGIMEN PARA LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE" titulada "DESIGNACIÓN DE ZONAS DE PROTECCIÓN ESPECIAL EN EL LITORAL ARGENTINO", establece las condiciones que deben verificarse para deslastrar en zonas de protección especial situadas en el Litoral Argentino.

Que el "CONVENIO INTERNACIONAL PARA EL CONTROL Y LA GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE Y LOS SEDIMENTOS DE LOS BUQUES, 2004", en vigor internacional a partir del 8 de septiembre de 2017, y para la República Argentina a partir del 2 de noviembre de 2017, fue aprobado mediante Ley Nº 27.011. La Prefectura Naval Argentina es su Autoridad de Aplicación, acorde Decreto Nº 1814/15. Su objeto es evitar la propagación de organismos acuáticos perjudiciales de una región a otra, mediante el establecimiento de normas y procedimientos para la gestión y el control del agua de lastre y los sedimentos de los buques.

Que en el marco del Artículo 2 del Convenio antes mencionado, las Partes se comprometen a hacer plena y totalmente efectivas las disposiciones del Convenio y de su anexo con el objeto de prevenir, reducir al mínimo y, en último término, eliminar la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos mediante el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques.

Que ha tomado intervención la Asesoría Jurídica, y no han surgido observaciones que formular.

Que la Ley Orgánica de la Prefectura Naval Argentina Nº 18.398, en su Art. 5º, inciso a) apartado 23, establece que compete a la Institución dictar las normas relativas a la prevención de la contaminación de las aguas y verificar su cumplimiento.

Por ello,

EL PREFECTO NACIONAL NAVAL

DISPONE:

ARTÍCULO 1°.- APRUÉBASE la Ordenanza N° 7-17 (DPAM) del Tomo 6 "RÉGIMEN PARA LA PROTECCIÓN AMBIENTAL" titulada "NORMAS PARA EL CONTROL Y LA GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE Y LOS SEDIMENTOS DE LOS BUQUES, ARTEFACTOS NAVALES U OTRAS CONSTRUCCIONES FLOTANTES".

ARTÍCULO 2°.- La descarga del agua de lastre y los sedimentos de los buques, sólo se permitirá si se demuestra haber cumplido satisfactoriamente las normas de control y gestión del agua de lastre y los sedimentos, dispuestas en la presente Ordenanza y en el "Convenio BWM, 2004".

ARTÍCULO 3°.- Para los aspectos no contemplados en la presente Ordenanza y correspondientes Agregados, relativos al control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, artefactos navales u otras construcciones flotantes, serán de aplicación las enmiendas, resoluciones y directrices de obligado cumplimiento, emanadas al respecto por la Organización Marítima Internacional, y aceptadas por la República Argentina.

ARTÍCULO 4°.- DERÓGASE la Ordenanza N° 7/98 (DPMA) del Tomo 6 "RÉGIMEN PARA LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE", titulada "PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN CON ORGANISMOS ACUÁTICOS EN EL LASTRE DE LOS BUQUES DESTINADOS A PUERTOS ARGENTINOS DE LA CUENCA DEL PLATA".

ARTÍCULO 5°.- La presente Ordenanza entrará en vigencia transcurridos DIEZ (10) días a partir de la fecha de su publicación en el Boletín Oficial de la República Argentina.

ARTÍCULO 6°.- Por la DIRECCIÓN DE PLANEAMIENTO se procederá a la publicación en el Boletín Oficial de la República Argentina y difusión en los sitios oficiales de INTERNET e INTRANET de la Prefectura Naval Argentina. Posteriormente, corresponderá su archivo en el Departamento Organización y Desarrollo como antecedente.

**EDUARDO RENE SCARZELLO**  
PREFECTO GENERAL  
PREFECTO NACIONAL NAVAL

**DISFC-2017-295-APN-PNAR-PNA.**



**DISPOSICIONES GENERALES RELATIVAS AL CONTROL Y LA GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE Y LOS SEDIMENTOS DE LOS BUQUES, ARTEFACTOS NAVALES U OTRAS CONSTRUCCIONES FLOTANTES**

**1. Definiciones.**

Salvo indicación expresa en otro sentido, a los efectos de la presente Ordenanza regirán las siguientes definiciones y las establecidas en el “Convenio BWM, 2004”:

- 1.1. Administración: El Gobierno del Estado bajo cuya autoridad opere el buque. Respecto de un buque con derecho a enarbolar el pabellón de un Estado, la Administración es el Gobierno de ese Estado. Respecto de las plataformas flotantes dedicadas a la exploración y explotación del lecho marino y su subsuelo adyacente a la costa sobre la que el Estado ribereño ejerza derechos soberanos a efectos de exploración y explotación de sus recursos naturales, incluidas las unidades flotantes de almacenamiento (UFA) y las unidades flotantes de producción, almacenamiento y descarga (unidades FPAD), la Administración es el Gobierno del Estado ribereño en cuestión.
- 1.2. Agua de lastre: 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.
- 1.3. Arqueo bruto: El arqueo bruto calculado de acuerdo con las reglas para la determinación del arqueo recogidas en el Anexo I del Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, 1969, o en cualquier convenio que suceda a éste.
- 1.4. Autoridad Marítima: Es la Prefectura Naval Argentina.
- 1.5. Buque: Toda nave, del tipo que sea, que opere en el medio acuático, incluidos los sumergibles, los artefactos navales/flotantes, las plataformas flotantes, las UFA y las unidades FPAD.
- 1.6. Capacidad de agua de lastre: La capacidad volumétrica total de todo tanque, espacio o compartimiento de un buque que se utilice para el transporte, la carga o descarga del agua de lastre, incluido cualquier tanque, espacio o compartimiento multiuso proyectado para poder transportar agua de lastre.
- 1.7. Certificado: El Certificado Internacional de Gestión del Agua de Lastre (IBWM).
- 1.8. Comité: El Comité de Protección del Medio Marino de la Organización.
- 1.9. Construido: Con referencia a un buque se entiende una fase de construcción en la que:
  - 1.9.1. La quilla ha sido colocada; o
  - 1.9.2. Comienza la construcción que puede identificarse como propia de un buque concreto; o
  - 1.9.3. Ha comenzado, respecto del buque de que se trate, el montaje que supone la utilización de cuando menos CINCUENTA (50) toneladas del total

estimado de material estructural o un UNO (1) por ciento de dicho total, si este segundo valor es menor; o

1.9.4. El buque es objeto de una transformación importante.

- 1.10. Convenio BWM, 2004: El Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques, 2004, en su forma enmendada.
- 1.11. Equipo de control y vigilancia: Equipo instalado para hacer funcionar y controlar de manera eficaz el Sistema de Gestión del Agua de Lastre (BWMS) y para la evaluación de su funcionamiento eficaz.
- 1.12. Equipo de control: Equipo instalado necesario para el funcionamiento adecuado del prototipo de tecnología para el tratamiento del agua de lastre.
- 1.13. Equipo de vigilancia: Equipo instalado para la evaluación del funcionamiento correcto del prototipo de tecnología de tratamiento del agua de lastre.
- 1.14. Estado Parte: Es el Estado constituido en Parte en el “Convenio BWM, 2004”, mediante uno de los procedimientos establecidos en el Artículo 17 punto 2 del citado instrumento.
- 1.15. Fecha de vencimiento anual: El día y el mes de cada año correspondientes a la fecha de expiración del Certificado.
- 1.16. Gestión del agua de lastre: Procedimientos mecánicos, físicos, químicos o biológicos, ya sea utilizados individualmente o en combinación, destinados a extraer o neutralizar los organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos existentes en el agua de lastre y los sedimentos, o a evitar la toma o la descarga de los mismos.
- 1.17. Instalaciones de muestreo: Medios proporcionados para el muestreo del agua de lastre tratada o sin tratar.
- 1.18. Libro registro del agua de lastre (BWRB): Es el libro en el cual se anotarán cada una de las operaciones relacionadas con la gestión del agua de lastre, y que contendrá como mínimo la información especificada en el Apéndice II “Modelo de Libro Registro del Agua de Lastre”, del “Convenio BWM, 2004”.
- 1.19. Organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos: Los organismos acuáticos y agentes patógenos cuya introducción en el mar, incluidos los estuarios, o en cursos de agua dulce puedan ocasionar riesgos para el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos, deteriorar la diversidad biológica o entorpecer otros usos legítimos de tales zonas.
- 1.20. Organismos viables: Los organismos que tienen la capacidad de generar individuos nuevos de manera satisfactoria para perpetuar la especie.
- 1.21. Organización: la Organización Marítima Internacional.
- 1.22. Plan de gestión del agua de lastre (BWMP): Documento prescripto en la Regla B-1 del “Convenio BWM, 2004”, en el que se describen el proceso y los procedimientos relativos a la gestión del agua de lastre implantados a bordo de cada buque.
- 1.23. Secretario General: el Secretario General de la Organización.

- 1.24. Sedimentos: Las materias que se depositen en el buque procedentes del agua de lastre.
- 1.25. Sistema de gestión del agua de lastre (BWMS): Cualquier sistema de tratamiento del agua de lastre que satisfaga o exceda la norma de eficacia de la gestión del agua de lastre establecida en la regla D-2 del "Convenio BWM, 2004". Incluye el equipo de tratamiento del agua de lastre, todo el equipo de control conexo, los medios para el trasiego por tuberías especificados por el fabricante, el equipo de control y vigilancia y las instalaciones de muestreo. No incluye los accesorios del agua de lastre del buque que pueden incluir tuberías, válvulas, bombas, etc., y que serían necesarios si no se hubiese instalado el BWMS.
- 1.26. Sustancia activa: Sustancia u organismo, incluido un virus o un hongo, que ejerza una acción general o específica contra los organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos.
- 1.27. Tierra más próxima: Desde la línea de base a partir de la cual queda establecido el mar territorial del territorio de que se trate de conformidad con el derecho internacional.
- 1.28. Transformación importante: La transformación de un buque que:
  - 1.28.1. Modifica su capacidad de transporte de agua de lastre en un porcentaje igual o superior al 15%; o
  - 1.28.2. Supone un cambio del tipo de buque; o
  - 1.28.3. A juicio de la Administración, está destinada a prolongar la vida del buque en diez años o más; o
  - 1.28.4. Tiene como resultado modificaciones de su sistema de agua de lastre no consistentes en una sustitución de componentes por otros del mismo tipo. No se considerará que la transformación de un buque existente para que cumpla las disposiciones de la Regla D-1 del "Convenio BWM, 2004" constituye una transformación importante a efectos del "Convenio BWM, 2004".
- 1.29. Unidad UFA: Unidad flotante de almacenamiento.
- 1.30. Unidad FPAD: Unidad flotante de producción, almacenamiento y descarga.

## **2. Aplicación.**

- 2.1. La presente Ordenanza y el "Convenio BWM, 2004", se aplican a:
  - 2.1.1. Los buques que tengan derecho a enarbolar el pabellón de un Estado Parte en el "Convenio BWM, 2004".
  - 2.1.2. Los buques que, sin tener el derecho a enarbolar el pabellón de un Estado Parte en el "Convenio BWM, 2004", operen bajo la autoridad de un Estado Parte en el citado instrumento.
  - 2.1.3. Los buques de Matrícula Nacional, los acogidos a un régimen provisorio de "cese de bandera", y los que de algún modo se incorporen con derecho a ser considerados como de bandera argentina.

- 2.2. Respecto de los buques indicados en los puntos 2.1.1., 2.1.2. y 2.1.3., siempre que realicen navegación marítima internacional, procedentes de puertos extranjeros y lleven a bordo agua de lastre, teniendo como destino o escala puertos argentinos o aguas de jurisdicción nacional.
- 2.3. La presente Ordenanza y el “Convenio BWM, 2004”, no se aplicarán a:
- 2.3.1. Los buques que no estén proyectados o contruidos para llevar agua de lastre.
  - 2.3.2. Los buques de un Estado Parte en el “Convenio BWM, 2004”, que operen únicamente en aguas bajo su jurisdicción, salvo que determine que la descarga del agua de lastre de los buques dañaría o deterioraría el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos, propios, de los Estados adyacentes o de otros Estados.
  - 2.3.3. Los buques de una Parte que operen únicamente en aguas bajo la jurisdicción de otra Parte, a reserva de que esta Parte autorice la exclusión. Ninguna Parte concederá tal autorización si, en virtud de la misma, se daña o deteriora el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos propios, de los Estados adyacentes o de otros Estados. Toda Parte que no conceda tal autorización notificará a la Administración del buque en cuestión que el “Convenio BWM, 2004” se aplica a ese buque.
  - 2.3.4. Los buques que operen únicamente en aguas situadas bajo la jurisdicción de una Parte y en alta mar, a excepción de los buques a los que no se haya concedido una autorización de conformidad con lo indicado en el apartado 2.2.3., salvo que dicha Parte determine que la descarga del agua de lastre de los buques dañaría o deterioraría el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos, propios, de los Estados adyacentes o de otros Estados.
  - 2.3.5. Los buques de guerra, policiales, ni a los buques que, siendo propiedad de un Estado o estando explotados por él, estén exclusivamente dedicados en el momento de que se trate a servicios gubernamentales de carácter no comercial. No obstante, cada Parte garantizará mediante la adopción de medidas apropiadas que no menoscaben las operaciones o la capacidad operativa de tales buques, que éstos operen, dentro de lo razonable y factible, de forma compatible con lo prescrito en el “Convenio BWM, 2004”.
  - 2.3.6. El agua de lastre permanente en tanques precintados que no se descargan.
- 2.4. A los buques de Estados no Partes en el “Convenio BWM, 2004”, se les aplicarán las prescripciones de la presente Ordenanza y del citado Convenio, para garantizar que no se dé un trato más favorable a tales buques.

### **3. Excepciones.**

Las prescripciones relativas a la gestión del agua de lastre establecidas en la presente Ordenanza y en la Regla B-3 del “Convenio BWM, 2004”, o cualquier medida más rigurosa para la prevención, reducción o eliminación de la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos mediante el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, adoptada por una Parte, o las prescripciones especiales establecidas para ciertas zonas, no se aplicarán a:

- 3.1. La toma o descarga de agua de lastre y sedimentos necesaria para garantizar la seguridad del buque en situaciones de emergencia o salvar vidas humanas en el mar.
- 3.2. La descarga o entrada accidental de agua de lastre y sedimentos ocasionada por la avería de un buque o de su equipo:
  - 3.2.1. Siempre que antes y después de que haya tenido lugar la avería o se haya descubierto esta o la descarga se hayan tomado todas las precauciones razonables para evitar o reducir al mínimo la descarga; y
  - 3.2.2. A menos que el propietario, la compañía o el oficial a cargo hayan ocasionado la avería de forma intencionada o temeraria.
- 3.3. La toma o descarga de agua de lastre y sedimentos que se realicen con el propósito de evitar sucesos de contaminación debidos al buque o reducir al mínimo las consecuencias de estos.
- 3.4. La toma y posterior descarga en alta mar de la misma agua de lastre y sedimentos.
- 3.5. La descarga del agua de lastre y los sedimentos de un buque en el mismo lugar del que procedan, siempre que no haya habido mezcla con agua de lastre o sedimentos sin gestionar procedentes de otras zonas. Si ha habido mezcla, el agua de lastre tomada de otras zonas estará sujeta a la gestión del agua de lastre de conformidad con lo prescrito en la presente Ordenanza y en el “Convenio BWM, 2004”.

#### **4. Exenciones.**

- 4.1. La Autoridad Marítima podrá conceder, en aguas de jurisdicción nacional, exenciones con respecto a cualquier prescripción establecida en la presente Ordenanza y en las Reglas B-3 o C-1 del “Convenio BWM, 2004”, relativas a la gestión del agua de lastre o de medidas adicionales adoptadas para la prevención, reducción o eliminación de la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos mediante el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, sólo cuando tales exenciones:
  - 4.1.1. Se concedan a un buque que realice un viaje o viajes entre puertos o lugares específicos; o a un buque que opere exclusivamente entre puertos o lugares específicos;
  - 4.1.2. Sean efectivas por un periodo no superior a cinco años, a reserva de un examen intermedio;
  - 4.1.3. Se concedan a buques que no mezclen agua de lastre ni sedimentos excepto entre los puertos o lugares especificados en el párrafo 4.1.1.;
  - 4.1.4. Se concedan de conformidad con las directrices sobre la evaluación de riesgos elaboradas por la Organización.
- 4.2. Las exenciones concedidas en virtud del punto 4.1. del presente agregado, no serán efectivas hasta después de haberlas comunicado a la Organización y haberse distribuido la información pertinente a las Partes.

- 4.3. Toda exención concedida en virtud de la presente, no dañará ni deteriorará el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos de los Estados adyacentes o de otros Estados. Se mantendrán las pertinentes consultas con todo Estado que una Parte determine que puede resultar perjudicado con miras a resolver cualquier preocupación identificada.
- 4.4. Toda exención concedida en virtud de la presente, se anotará en el Libro Registro del Agua de Lastre.

## **5. Cumplimiento equivalente.**

En el caso de las embarcaciones deportivas (placer o competiciones), de eslora total inferior a CINCUENTA (50) metros y con una capacidad máxima de agua de lastre de OCHO (8) metros cúbicos, el cumplimiento equivalente de la presente Ordenanza será determinado por la Autoridad Marítima, teniendo en cuenta las directrices elaboradas a tal efecto por la Organización.

## **6. Prescripciones especiales para ciertas zonas.**

- 6.1. Medidas adicionales: De resultar necesario, la Autoridad Marítima adoptará en aguas de jurisdicción nacional, medidas adicionales a las incluidas en la presente Ordenanza y en el “Convenio BWM, 2004”, para prevenir, reducir o eliminar la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos a través del agua de lastre y los sedimentos de los buques, de conformidad con el derecho internacional y las directrices establecidas en la Regla C-“Prescripciones especiales para ciertas zonas”, del “Convenio BWM, 2004”.
- 6.2. Avisos sobre la toma de agua de lastre en ciertas zonas y medidas conexas: La Autoridad Marítima notificará las zonas en aguas de jurisdicción nacional en las que los buques no deberían tomar agua de lastre, por existir en ellas condiciones que presentan riesgos para el medio acuático, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos. Se incluirán en tales avisos las coordenadas exactas de la zona o zonas en cuestión y, de ser posible, la situación de toda zona o zonas alternativas para la toma de agua de lastre.

## **7. Zona de prohibición de acciones contaminantes.**

Acorde Artículo 78 del “Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo”, aprobado por la República Argentina por Ley N° 20.645, se prohíbe el vertimiento de hidrocarburos provenientes del lavado de tanques, achique, de sentinas y de lastre y, en general, cualquier otra acción capaz de tener efectos contaminantes, en la zona comprendida entre las siguientes líneas imaginarias:

- 7.1. Punta del Este (República Oriental del Uruguay) hasta punto de latitud 36°14' Sur, longitud 53°32' Oeste.
- 7.2. Punto de latitud 36°14' Sur, longitud 53°32' Oeste hasta punto de latitud 37°32' Sur, longitud 55°23' Oeste
- 7.3. Punto de latitud 37°32' Sur, longitud 55°23' Oeste hasta Punta Rasa del Cabo San Antonio (República Argentina).
- 7.4. Punta Rasa del Cabo San Antonio (República Argentina) hasta Punta del Este (República Oriental del Uruguay).

## **8. Zonas de protección especial en el litoral argentino.**

La Ordenanza N° 12/98 (DPMA) – Tomo 6, “DESIGNACIÓN DE ZONAS DE PROTECCIÓN ESPECIAL EN EL LITORAL ARGENTINO”, establece las condiciones que deben verificarse para deslazar en zonas de protección especial situadas en el litoral argentino.

## **9. Comunicaciones a efectuar a la Autoridad Marítima.**

9.1. Cuando un buque al cual se aplican la presente Ordenanza y el “Convenio BWM, 2004”, se aproxime a puertos o aguas de jurisdicción nacional, navegando “de entrada”, al comunicarse por vía radioeléctrica con la correspondiente Estación Costera de la Autoridad Marítima para las coordinaciones respectivas, el Capitán o Práctico a bordo, según corresponda, informará lo siguiente:

9.1.1. Nombre del buque.

9.1.2. Número IMO.

9.1.3. Arqueo bruto.

9.1.4. Pabellón.

9.1.5. Fecha de construcción.

9.1.6. Capacidad total de agua de lastre (en metros cúbicos).

9.1.7. Si dispone de un plan de gestión del agua de lastre, acorde al “Convenio BWM, 2004”.

9.1.8. Método utilizado en la gestión del agua de lastre:

9.1.8.1. De conformidad con la Regla D-1 del “Convenio BWM, 2004” (cambio del agua de lastre por método secuencial, método de flujo continuo o método de dilución):

9.1.8.1.1. Posición del buque (latitud y longitud); profundidad; fecha y hora de iniciación de la operación; cantidad total (en m<sup>3</sup>) de agua cambiada; identificación y capacidad (en m<sup>3</sup>) de los tanques de lastre ocupados en la operación; cantidad (en m<sup>3</sup>) de agua de lastre no cambiada retenida a bordo, y en qué tanques.

9.1.8.1.2. Posición del buque (latitud y longitud), fecha y hora de finalización de la operación.

9.1.8.2. De conformidad con la Regla D-2 del “Convenio BWM, 2004” (Ver Agregado N° 3 punto 2).

9.1.8.3. El buque está sujeto a la Regla D-4 del “Convenio BWM, 2004” (Ver Agregado N° 3 punto 4).

9.2. Las Agencias Marítimas de los puertos argentinos correspondientes, deberán poner en conocimiento de los buques que atienden y de las empresas navieras que representan, con la anticipación necesaria, las exigencias obrantes en la presente Ordenanza, haciéndolo por un medio fehaciente de comunicación. A tal fin, deberán

mantener en su poder los comprobantes correspondientes. Si los capitanes alegasen desconocimiento, las Agencias Marítimas deberán justificar el cumplimiento de esta disposición ante la Autoridad Marítima. La falta de dichos comprobantes implicará la responsabilidad concurrente, por omisión del Agente Marítimo respectivo.

## **10. Reconocimiento y certificación.**

- 10.1. Los buques de arqueo bruto igual o superior a cuatrocientos (400), a los que se aplique la presente Ordenanza y el “Convenio BWM, 2004”, excluidas las plataformas flotantes, las UFA y las unidades FPAD, serán reconocidos y certificados de conformidad con lo establecido en el “Convenio BWM, 2004”.
- 10.2. El Certificado Internacional de Gestión del Agua de Lastre se expedirá por un período que no excederá de CINCO (5) años, y estará redactado en el idioma oficial de la Parte que lo expida, y acorde al modelo que figura en Apéndice I del “Convenio BWM, 2004”. Si el idioma utilizado no es el español, el francés ni el inglés, el texto irá acompañado de una traducción a uno de esos idiomas.
- 10.3. No se exigirá ningún reconocimiento ni certificación adicional a un buque de otra Parte, y la Administración del buque no estará obligada a efectuar ningún reconocimiento ni certificación respecto de las medidas adicionales impuestas por otra Parte. La verificación de tales medidas adicionales será responsabilidad de la Parte que la implante y no ocasionará demoras innecesarias al buque.
- 10.4. Respecto de los buques que no estén sujetos a lo dispuesto en el punto 10.1., la Autoridad Marítima establecerá las medidas apropiadas para garantizar el cumplimiento de las prescripciones establecidas en la presente Ordenanza y en el “Convenio BWM, 2004”.

## **11. Inspección de buques.**

- 11.1. Todo buque al que sean aplicables las prescripciones establecidas en la presente Ordenanza y en el “Convenio BWM, 2004”, podrá ser objeto en cualquier puerto y/o aguas de jurisdicción nacional, de una inspección por parte de la Autoridad Marítima en el ejercicio de la jurisdicción del Estado Rector del Puerto, a los efectos de determinar si cumple las prescripciones establecidas en la presente Ordenanza y en el “Convenio BWM, 2004”. Dichas inspecciones se realizarán teniendo en consideración las directrices establecidas al respecto en el “Convenio BWM, 2004”. Las inspecciones, se ajustarán a:
  - 11.1.1. Verificar que existe a bordo un Certificado válido, el cual será aceptado si se considera válido.
  - 11.1.2. Inspeccionar el Libro Registro del Agua de Lastre.
  - 11.1.3. Realizar un muestreo del agua de lastre del buque de conformidad con las directrices del “Convenio BWM, 2004”. No obstante, el tiempo necesario para analizar las muestras no se utilizará como fundamento para retrasar innecesariamente las operaciones, el movimiento o la salida del buque.
- 11.2. Podrá efectuarse una inspección pormenorizada, si el buque no lleva un Certificado válido o si existen motivos fundados para pensar que el estado del buque o del equipo no se corresponden en lo esencial con los pormenores del Certificado; que el capitán o la tripulación no están familiarizados con los procedimientos

fundamentales de a bordo en relación con la gestión del agua de lastre, o no han implantado tales procedimientos.

- 11.3. Cuando se den las circunstancias indicadas en el punto 11.2., se adoptarán las medidas necesarias para garantizar que el buque no descargará agua de lastre hasta que pueda hacerlo sin presentar un riesgo para el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos.
- 11.4. En los buques que hubieren efectuado algunas de las maniobras admitidas en el punto 1.3 del Agregado N° 3 a la presente Ordenanza, no se admitirá un grado de salinidad en el agua de lastre luego de cambiada, menor a treinta partes por mil (30 mg/cm<sup>3</sup>). En caso de que las mediciones hechas sobre los muestreos indiquen una salinidad menor, se considerará que la maniobra de cambio del agua de lastre no fue realizada satisfactoriamente, en ese caso, es de aplicación el punto 11.3, sin perjuicio de las sanciones de orden contravencional-administrativo que pudieren caber a los responsables.



**PRESCRIPCIONES DE GESTIÓN Y CONTROL APLICABLES A LOS BUQUES,  
ARTEFACTOS NAVALES U OTRAS CONSTRUCCIONES FLOTANTES**

**1. Plan de gestión del agua de lastre.**

Cada buque llevará a bordo y aplicará un plan de gestión del agua de lastre. Dicho plan estará aprobado por la Autoridad Marítima, teniendo en cuenta las directrices elaboradas al respecto por la Organización. El plan de gestión del agua de lastre será específico de cada buque y, como mínimo:

- 1.1. Indicará de forma detallada los procedimientos de seguridad para el buque y la tripulación relativos a la gestión del agua de lastre prescritos en la presente Ordenanza y en el “Convenio BWM, 2004”.
- 1.2. Ofrecerá una descripción detallada de las medidas que han de adoptarse para implantar las prescripciones sobre gestión del agua de lastre y las respectivas prácticas complementarias indicadas en la presente Ordenanza y en el “Convenio BWM, 2004”.
- 1.3. Indicará de forma detallada los procedimientos para la evacuación de los sedimentos:
  - 1.3.1. en el mar.
  - 1.3.2. en tierra.
- 1.4. Incluirá los procedimientos para coordinar la gestión del agua de lastre a bordo que contenga la descarga en el mar con las autoridades del Estado en cuyas aguas tengan lugar las descargas.
- 1.5. Contendrá el nombre del oficial de a bordo encargado de velar por la aplicación correcta del plan.
- 1.6. Incluirá las prescripciones de notificación previstas para los buques en la presente Ordenanza y en el “Convenio BWM, 2004”.
- 1.7. Estará redactado en el idioma de trabajo del buque. Si el idioma utilizado no es el español, el francés ni el inglés, se incluirá una traducción a uno de esos idiomas.

**2. Libro Registro del Agua de Lastre.**

- 2.1. Cada buque llevará a bordo un Libro Registro del Agua de Lastre, que podrá ser un sistema electrónico de registro o estar integrado en otro libro o sistema de registro, y que contendrá como mínimo la información especificada en el Apéndice II “Modelo de Libro Registro del Agua de Lastre”, del “Convenio BWM, 2004”.
- 2.2. Los asientos del Libro Registro del Agua de Lastre se mantendrán a bordo del buque durante DOS (2) años, como mínimo, después de efectuado el último asiento, y posteriormente permanecerán en poder de la Compañía por un plazo mínimo de TRES (3) años.
- 2.3. En caso de efectuarse una descarga del agua de lastre de conformidad con las Reglas A-3, A-4 o B-3.6 del “Convenio BWM, 2004”, o de producirse una descarga accidental o excepcional cuya exención no esté contemplada en la presente

Ordenanza y en el “Convenio BWM, 2004”, se hará una anotación en el Libro Registro del Agua de Lastre que indicará las circunstancias de tal descarga y las razones que llevaron a la misma.

- 2.4. El Libro Registro del Agua de Lastre se guardará de forma que sea posible su inspección en cualquier momento razonable y, en el caso de un buque sin dotación que esté siendo remolcado, podrá conservarse a bordo del remolcador.
- 2.5. Cada una de las operaciones relacionadas con la gestión del agua de lastre se anotará inmediatamente con todos sus pormenores en el Libro Registro del Agua de Lastre. Cada asiento será firmado por el oficial o los oficiales a cargo de la operación de que se trate, y cada página debidamente cumplimentada será refrendada por el capitán. Los asientos del Libro Registro del Agua de Lastre se harán en uno de los idiomas de trabajo del buque. Si el idioma utilizado no es el español, el francés ni el inglés, el texto irá acompañado de una traducción a uno de esos idiomas. Cuando se utilicen también asientos redactados en un idioma nacional oficial del Estado cuyo pabellón sea enarbolado por el buque, dichos asientos darán fe en caso de controversia o discrepancia.
- 2.6. La Autoridad Marítima está facultada para inspeccionar el Libro Registro del Agua de Lastre a bordo de cualquier buque al que se aplique la presente Ordenanza y el “Convenio BWM, 2004”, mientras se encuentre en un puerto o aguas de jurisdicción nacional; podrá sacar copia de cualquier asiento y solicitar al capitán que certifique que es una copia auténtica. Toda copia certificada será admitida en cualquier procedimiento judicial como prueba de los hechos declarados en el asiento. La inspección del Libro Registro del Agua de Lastre y la extracción de copias certificadas se harán con toda la diligencia posible y sin causar demoras innecesarias al buque.

### **3. Gestión del agua de lastre para los buques.**

Para la gestión del agua de lastre de los buques, se aplicarán las prescripciones establecidas en la Regla B-3 “Gestión del agua de lastre para los buques”, del “Convenio BWM, 2004”, en su forma enmendada.

### **4. Cambio del agua de lastre.**

- 4.1. Los buques que lleven a cabo la gestión del agua de lastre para cumplir lo prescrito en la presente Ordenanza concordante con la Regla D-1 del “Convenio BWM, 2004”, deberán:
  - 4.1.1. Siempre que sea posible, efectuarán el cambio del agua de lastre a por lo menos DOSCIENTAS (200) millas náuticas de la tierra más próxima y en aguas de DOSCIENTOS (200) metros de profundidad como mínimo, teniendo en cuenta las directrices elaboradas al respecto por la Organización.
  - 4.1.2. En los casos en que el buque no pueda efectuar el cambio del agua de lastre de conformidad con lo dispuesto en el punto 4.1.1., tal cambio del agua de lastre se llevará a cabo teniendo en cuenta las directrices descritas en el punto 4.1.1. y tan lejos como sea posible de la tierra más próxima, y en todos los casos por lo menos a CINCUENTA (50) millas náuticas de la tierra más próxima y en aguas de DOSCIENTOS (200) metros de profundidad como mínimo.

- 4.2. En las zonas marítimas donde la distancia a la tierra más próxima o la profundidad no cumpla los parámetros descritos en los puntos 4.1.1. o 4.1.2., la Autoridad Marítima podrá designar zonas en las que se permita al buque efectuar el cambio del agua de lastre teniendo en cuenta las directrices descritas en el punto 4.1.1.
- 4.3. 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 punto 4.1.
- 4.4. Un buque que efectúe el cambio del agua de lastre no tendrá que cumplir lo dispuesto en los puntos 4.1. o 4.2., 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, una falla del equipo, o cualquier otra circunstancia extraordinaria.
- 4.5. Cuando un buque tenga que efectuar la gestión del agua de lastre y no lo haga de conformidad con las prescripciones establecidas en la presente Ordenanza y el “Convenio BWM, 2004”, las razones se anotarán en el Libro Registro del Agua de Lastre, e informar tal circunstancia a la Autoridad Marítima, en el marco del punto 8.1 del Agregado N° 1 a la presente Ordenanza.

## **5. Gestión de los sedimentos de los buques.**

Todos los buques extraerán y evacuarán los sedimentos de los espacios destinados a transportar agua de lastre de conformidad con las disposiciones del Plan de Gestión del Agua de Lastre del buque.

## **6. Funciones de los oficiales y tripulantes.**

Los oficiales y tripulantes estarán familiarizados con sus funciones en relación con la gestión del agua de lastre específica del buque en el que presten sus servicios y también estarán familiarizados, en la medida en que corresponda a sus funciones, con el Plan de Gestión del Agua de Lastre del buque.



**NORMAS PARA LA GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE**

**1. Norma para el cambio del agua de lastre (Regla D-1 del “Convenio BWM, 2004”).**

- 1.1. Los buques que efectúen el cambio del agua de lastre de conformidad con la Regla D-1 del “Convenio BWM, 2004”, lo harán con una eficacia del 95%, como mínimo, de cambio volumétrico del agua de lastre.
- 1.2. 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 considerará conforme a la norma descrita en el párrafo 1.1. 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.
- 1.3. Existen tres métodos para efectuar el cambio del agua de lastre que han sido evaluados y aceptados por la Organización. Estos son: el método secuencial, el método de flujo continuo y el método de dilución. El método de flujo continuo y el método de dilución se consideran métodos de "bombeo continuo":
  - 1.3.1. Método secuencial: proceso en el que los tanques de lastre previstos para el transporte de agua de lastre primero se vacían y después se vuelven a llenar con agua de lastre de reemplazo, hasta alcanzar como mínimo un 95% de cambio volumétrico.
  - 1.3.2. Método de flujo continuo: proceso en el que se bombea el agua de lastre de reemplazo en un tanque previsto para el transporte de agua de lastre, permitiendo que el agua fluya por rebose del tanque u otros medios.
  - 1.3.3. Método de dilución: proceso en el que el tanque previsto para el transporte de agua de lastre se llena con agua de lastre de reemplazo por su parte superior y se descarga simultáneamente por la parte inferior del tanque con la misma velocidad de flujo y manteniendo un nivel constante en el tanque durante toda la operación del cambio de agua de lastre.

**2. Norma de eficacia de la gestión del agua de lastre (Regla D-2 del “Convenio BWM, 2004”).**

- 2.1. Los buques que efectúen la gestión del agua de lastre conforme a lo dispuesto en la Regla D-2 del “Convenio BWM, 2004”, descargarán menos de DIEZ (10) organismos viables por metro cúbico cuyo tamaño mínimo sea igual o superior a CINCUENTA (50) micras y menos de DIEZ (10) organismos viables por mililitro cuyo tamaño mínimo sea inferior a CINCUENTA (50) micras y superior a DIEZ (10) micras; y la descarga de los microbios indicadores no excederá de las concentraciones especificadas en el párrafo 2.2.
- 2.2. Los microbios indicadores, a efectos de la salud de los seres humanos, comprenderán los siguientes organismos:
  - 2.2.1. *Vibrio cholerae* toxicógeno (O1 y O139): menos de UNO (1) unidad formadora de colonias (ufc) por CIEN (100) mililitros o menos de UNO (1) ufc por gramo (peso húmedo) de muestras de zooplancton.

2.2.2. Escherichia coli: menos de DOSCIENTAS CINCUENTA (250) ufc por CIEN (100) mililitros.

2.2.3. Enterococos intestinales: menos de CIEN (100) ufc por CIEN (100) mililitros.

### **3. Prescripciones relativas a la aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre.**

3.1. Excepto por lo especificado en el párrafo 3.2. infra, los sistemas de gestión del agua de lastre utilizados para cumplir lo dispuesto en la presente Ordenanza y en el “Convenio BWM, 2004”, estarán aprobados por la Autoridad Marítima, de conformidad con las Directrices elaboradas por la Organización.

3.2. Los sistemas de gestión del agua de lastre en los que se utilicen sustancias activas o preparados que contengan una o varias sustancias activas para cumplir lo dispuesto en el “Convenio BWM, 2004”, deberán ser aprobados por la Organización con arreglo a un procedimiento elaborado por la propia Organización. Este procedimiento incluirá tanto la aprobación de sustancias activas como la revocación de dicha aprobación y la forma de aplicación prevista para tales sustancias. En los casos en que se revoque una aprobación, el uso de la sustancia o sustancias activas en cuestión quedará prohibido en el plazo de UN (1) año a contar desde la fecha de dicha revocación.

3.3. Los sistemas de gestión del agua de lastre utilizados para cumplir lo dispuesto en la presente Ordenanza y en el “Convenio BWM, 2004”, deberán ser seguros para el buque, su equipo y su tripulación.

### **4. Prototipos de tecnologías de agua de lastre.**

4.1. A los buques que con anterioridad a la fecha en que entraría en vigor para ellos la norma de la Regla D-2 del “Convenio BWM, 2004” participen en un programa aprobado por la Administración para poner a prueba y evaluar tecnologías de tratamiento del agua de lastre prometedoras, no les será aplicable dicha norma hasta que hayan transcurrido CINCO (5) años desde la fecha en la que, de no ser así, tendrían que haber empezado a cumplir tal norma.

4.2. A los buques que con posterioridad a la fecha de entrada en vigor para ellos de la norma de la Regla D-2 del “Convenio BWM, 2004” participen en un programa aprobado por la Administración, teniendo en cuenta las Directrices elaboradas por la Organización, para poner a prueba y evaluar tecnologías de tratamiento del agua de lastre prometedoras, y que tenga posibilidades de llegar a ofrecer tecnologías de un nivel superior al de la norma descrita en la Regla D-2, se les dejará de aplicar esta norma durante CINCO (5) años, a contar desde la fecha de instalación de tal tecnología.

4.3. Para el establecimiento y ejecución de cualquier programa de prueba y evaluación de tecnologías de tratamiento del agua de lastre prometedoras, la Administración:

4.3.1. Tendrá en cuenta las Directrices elaboradas por la Organización.

4.3.2. Sólo permitirá participar al número mínimo de buques necesario para probar efectivamente tales tecnologías.

4.4. Durante todo el periodo de prueba y evaluación el sistema de tratamiento se utilizará de manera regular y con arreglo a lo proyectado.