

Convenio de Aguas de lastre

STOP, especies acuáticas INVASIVAS

La reciente adhesión de Panamá al Convenio Internacional para el control y la gestión de aguas de lastre y los sedimentos de los buques (Convenio BWM) supone un salto cualitativo en la aplicación y eficacia de esta norma, que entrará en vigor el 8 de septiembre de 2017, con la que la Organización Marítima Internacional (OMI) pretende poner freno a la propagación de especies acuáticas invasoras que se transportan en las aguas de lastre de los buques, y proteger así los ecosistemas marinos.

La adhesión del país centroamericano al Tratado implica que la cobertura del mismo y, por tanto la asunción de sus principios, alcance ya al 53,28% del arqueo bruto mundial que navega adscrito a 53 banderas. A pesar de que la ratificación de Finlandia el mes pasado dio el pistoletazo de salida para la entrada en vigor del Convenio, al alcanzar el 35% de la flota mercante mundial que estipulaba el acuerdo, la incorporación ahora de Panamá supone un impulso muy importante, especialmente porque es el Estado que más buques abanderados tiene, un 18,02% del arqueo bruto mundial.

Me alienta saber que, a día de hoy, más de la mitad del arqueo bruto de la flota mercante mundial ha suscrito este Tratado que, no solo reducirá al mínimo el riesgo de invasiones de especies foráneas a través de las aguas de lastre, sino que también facilitará unas condiciones equitativas para el transporte marítimo internacional, con normas claras y só-



lidas, apuntó el secretario general de la Organización Marítima Internacional (OMI), Kitack Lim.

La entrada en vigor del Convenio, adoptado por la OMI en 2004, obligará a los barcos a tratar su agua de lastre antes de ser vertida al mar, desechando así todas aquellas especies invasivas, por microscópicas que sean, que puedan dañar el ecosistema y la diversidad biológica del lugar donde se descarguen, y evitar así también las considerables pérdidas económicas que esto supone.

El agua del mar que se utiliza como lastre para dar estabilidad a los buques es recogido muchas veces en el extremo opuesto al lugar donde posteriormente se descarga. Esto puede hacer que el agua contenga especies -microorganismos, peces o algas- que en su lugar de origen son inofensivas, al estar integradas en su ecosistema concreto pero que, en cambio, en donde se depositan, resultan letales para las especies nativas, que se encuentran in-

defensas ante especies foráneas para las que, con mucha frecuencia, en su hábitat no cuentan con depredadores.

La pujanza del transporte marítimo mundial ha facilitado que estas situaciones sean cada vez más habituales y que la propagación de especies invasivas haya sido reconocida como una de las

grandes amenazas para los océanos del mundo, y un problema fundamental para el bienestar ecológico y económico del planeta ya que causa enormes daños a la biodiversidad que pueden incluso llegar a tener efectos directos e indirectos sobre la salud humana. Un problema que, de no ponerle freno, es posible que aún no ha llegado a su punto máximo, según reconoce la propia OMI,

LIBRO DE REGISTRO

Por consiguiente, el Convenio establece que todos los buques dedicados al transporte marítimo internacional deben llevar a cabo una gestión de su agua de lastre y sedimentos que se ajuste a una norma determinada y de conformidad con un plan elaborado para cada buque. Además, todos los barcos tendrán que llevar un libro registro y un certificado internacional de gestión del agua de lastre. No obstante, las normas para la gestión de estas aguas se irán introduciendo gra-

Los buques dedicados al transporte marítimo internacional deben llevar a cabo una gestión de su agua de lastre y sedimentos que se ajuste a un plan elaborado para cada buque

dualmente durante un período de tiempo determinado y suficiente para ir puliendo y despejando algunas de las incertidumbres que existen, por ejemplo, entre las flotas que ya han incorporado sistemas de tratamiento de estas aguas, distintos de los que ahora se aconsejan.

Como solución intermedia, los buques deberán cambiar el agua de lastre en alta mar. Aunque, tarde o temprano la mayoría de los barcos tendrán que instalar un sistema de tratamiento de agua de lastre a bordo.

Por su parte, los puertos también deberán contar con terminales en las que se efectúen trabajos de reparación o de limpieza de tanques de lastre, así como de instalaciones adecuadas para la recepción de sedimentos. Los buques serán objeto de reconocimiento y certificación y, por tanto, podrán ser inspeccionados por funcionarios de supervisión del Estado Rector del Puerto, quienes deberán verificar que el buque cuenta con un certificado válido, inspeccionar el Libro registro del agua de lastre, y/o realizar un muestreo del agua de lastre del buque.

Cómo ejemplos de las nocivas consecuencias, tanto biológicas como ecológicas, de la presencia de estas especies invasivas podemos citar tres: la medusa americana, transportada en el agua de lastre desde la costa oriental de América hasta el mar Negro y el Caspio, fue un factor determinante en el colapso de la pesca en el mar Negro y en el de Azov en 1990. Este animal marino consume ingentes cantidades de zooplancton, alterando la cadena alimentaria; el mejillón cebra que viajó como larva desde el mar Negro a Europa occidental y septentrional y Norteamérica. En los ecosistemas de acogida, el molusco coloniza las superficies que encuentra, produciendo elevados costes en la limpieza de esclusas, presas, conducciones de agua, canales de riego, etc. Y, por último, la estrella de mar del Pacífico septentrional que ha llegado hasta el sur de Australia, donde se ha convertido en una plaga que, además, se alimenta de especies de alto valor comercial como almejas, vieiras y ostras. ■

A. MUNGUÍA