

Anexo “ALFA”

INSTRUCCIONES Y PROCEDIMIENTOS

- A.- Como norma básica, cada vez que una nave recale a puertos nacionales desde el extranjero, debe cambiar el agua de lastre de sus tanques en alta mar, de acuerdo a lo establecido en el apartado 1 de la presente Disposición Marítima.-
- B.- Para efectuar tales acciones, siempre se debe tener en consideración, la seguridad de las tripulaciones y personas involucradas, junto con la seguridad de la nave.-
- C.- En todo momento, el Capitán de la nave debe adoptar procedimientos seguros y eficaces para la descarga del agua de lastre de su nave (Anexo C), debiendo tener presente lo siguiente:
- 1.- Ser acucioso en el registro de datos del formulario de “Notificación de Agua de Lastre”.
 - 2.- Facilitar los planos del buque y registros relativos al lastre, cuando se soliciten.
 - 3.- Señalar detalles sobre la ubicación de los puntos de muestreos de los tanques y/o registro.
- D.- Para reducir al mínimo los riesgos de contaminación por aguas de lastre procedentes de las naves, se deberá cumplir los procedimientos que se indican a continuación:

1.- NAVE PROCEDENTE DEL EXTRANJERO CON AGUAS DE LASTRE CAMBIADAS.

- a. A su recalada a Puerto, el capitán de la nave deberá entregar a la Autoridad Marítima local la “Notificación de Agua de Lastre”, cuyo formato se adjunta como anexo “B” de la presente Disposición Marítima.

2.- NAVE PROCEDENTE DEL EXTRANJERO CON AGUAS DE LASTRE SIN CAMBIAR.

- a. Si la nave recala y no se ha efectuado cambio de lastre durante su navegación, antes de recalar a puertos nacionales, por razones operativas, de seguridad u otras, el Capitán de la Nave deberá retener el agua de lastre a bordo, no pudiendo descargarlo.

En la situación antes señalada, si el Capitán de la Nave requiere deslastrar por razones operacionales, deberá solicitar la autorización a la Autoridad Marítima del Puerto de destino, el que le asignará un punto de fondeo a la gira para deslastrar, que cumpla los siguientes requisitos:

- Estar lo más alejado de la costa, que la seguridad de la nave lo permita.
- Que sea profundo y que el efecto dispersante de las mareas o corrientes sea rápido.
- Que esté alejado de todo tráfico marítimo.
- Que esté alejado de tomas de agua submarinas.
- Que sea seguro para los tripulantes y la nave.

- b. Si por razones operacionales propias del tipo de buque, estructurales, de seguridad, sistemas de lastre, condiciones climáticas adversas u otras de fuerza mayor, claramente sustentables con evidencias objetivas, la nave debe atracar sin alcanzar a efectuar el cambio de aguas de lastre, se deberá agregar, sólo a los estanques que deslastrará, 11 gramos de Hipoclorito de Sodio en polvo o 14 gramos de Hipoclorito de Calcio en polvo por tonelada de agua de lastre.
- c. El tratamiento indicado, deberá ser efectuado por lo menos cuatro horas antes de iniciar el deslastrado, de tal forma que los movimientos internos del agua de lastre, permitan homogeneizar la mezcla.
- d. Se debe tener presente al efectuar estas acciones, que siempre debe tener en consideración, la seguridad de las tripulaciones y personas involucradas, junto con la seguridad de la nave.

e. En todo momento el Capitán de la nave debe adoptar procedimientos seguros y eficaces para la descarga del agua de lastre de su nave, debiendo tener presente lo siguiente:

- Ser acucioso en el registro de datos del formulario de “Notificación del Agua de Lastre”.
- Facilitar los planos del buque y registros relativos al lastre.
- Señalar detalles sobre la ubicación de los puntos de muestreo de los tanques y/o registro.

3.- NAVE PROCEDENTE DE PUERTOS NACIONALES CON AGUAS DE LASTRE CAMBIADAS.

a. A su recalada a Puerto, en caso de necesitar deslastrear, el Capitán de la nave deberá entregar a la Autoridad Marítima local la “Notificación de Agua de Lastre”, cuyo formato se adjunta como anexo “B” de la presente Disposición Marítima .

4.- NAVE PROCEDENTE DE PUERTOS NACIONALES CON AGUAS DE LASTRE SIN CAMBIAR.

- a. Cuando no sea posible cambiar “a lo menos una vez el agua” de lastre navegando entre puertos nacionales, por más de veinticuatro horas, ni queden otras opciones, por poner razones de seguridad de la Nave y su tripulación u operativas, el Capitán de la Nave deberá retener el agua de lastre en los tanques o bodegas respectivos, sin poder descargarla en puerto o seguir los procedimientos establecidos en el numero 2, letras a) y b).
- b. Si durante la navegación se pudo cambiar sólo **parte** del agua de lastre, se autorizará la descarga del agua cambiada solamente, siempre y cuando sea posible manejarla separadamente del resto del agua de lastre.
- c.- De acuerdo a lo establecido anteriormente, la Autoridad Marítima del Puerto de Destino, en el proceso de gestión respecto de las aguas de lastre en los puertos de su jurisdicción deberán, procurar el máximo seguimiento a las siguientes directrices:

- 1) Establecer claramente en una carta del Servicio Oceanográfico, Hidrográfico y Meteorológico de la Armada (S.O.H.M.A.), el lugar más apropiado para el cambio de lastre de una nave, debiendo entregar dicha información a las compañías navieras que operan en su puerto y a la Dirección de Protección de Medio Ambiente.
- 2) Con el fin de ayudar a las naves a aplicar las medidas de precaución para la toma de aguas de lastre en puerto, se informará al Capitán, si así lo requiere, datos tales como:
 - Zonas afectadas por epidemias, plagas o colonias conocidas de organismos perjudiciales y agentes patógenos.
 - Zonas en las que haya floraciones fitoplanctónicas (floraciones algales, como es el caso de las mareas rojas).
 - Ubicación de emisarios submarinos o descargas de aguas servidas.
 - Lugares donde se realicen operaciones de dragado y su zona de vertimiento.
- 3) Remitir en forma mensual o con la mayor periodicidad posible, directamente a la Dirección de Protección de Medio Ambiente, los formularios de “Notificación del Agua de Lastre”, que los capitanes de buques entreguen, para su análisis estadístico.