

ANAVE – Circular de Régimen Interior

Madrid, 13 de marzo de 2017
Ref: SMA 14/2017/AB

Asunto: Reglamento MRV. Resumen de la reunión celebrada el 7 de marzo.

Muy Srs. nuestros:

Como les habíamos anunciado, el 7 de marzo ANAVE celebró en la ETSI Navales una reunión del grupo de trabajo sobre el Convenio de Agua de Lastre a la que asistieron 20 representantes de 11 empresas navieras asociadas, 3 Sociedades de Clasificación y varios representantes de la Administración marítima (DGMM). En total, asistieron unas 34 personas.

En dicha reunión, además de comentar cuestiones relacionadas con el Convenio de Aguas de Lastre, también se trató la aplicación del Reglamento europeo sobre notificación de las emisiones de CO₂.

Según dicho Reglamento, las empresas con buques de más de 5.000 GT que hagan escala en puertos del Espacio Económico Europeo (UE + Noruega e Islandia) tienen como fecha límite el próximo 31 de agosto para presentar a un verificador acreditado un plan de seguimiento de las emisiones para cada buque de la flota.

Les adjuntamos en el Anexo 1 un resumen de los temas principales tratados en relación con el MRV y en el Anexo 2 en relación con el Convenio de Aguas de Lastre.

Saludos cordiales,

Manuel Carlier
Director General

Reunión del Grupo de Trabajo de ANAVE – 7 de marzo de 2017 – ETSIN

Reglamento europeo 2015/757, sobre el seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de CO₂ del transporte marítimo (en adelante Reglamento MRV)

ANAVE y 2 Sociedades de Clasificación expusieron 3 presentaciones en las que se resumieron los puntos fundamentales del reglamento: a qué buques se aplica, qué tienen que hacer los buques afectados para cumplir las disposiciones del reglamento, cuáles son las fechas clave de cumplimiento (la primera es el **31 de agosto de 2017**), qué parámetros se deben monitorizar a bordo, cuáles son los métodos para llevar a cabo el seguimiento y calcular las emisiones de CO₂ del buque, qué debe incluir el plan de seguimiento que tienen que preparar las empresas antes del **31 de agosto**, cuál es el papel de los verificadores y cuándo deben las empresas presentar el informe de emisiones.

Los buques que incumplan el Reglamento MRV pueden ser sancionados con multas e incluso se les puede denegar la entrada a los puertos de la UE.

En la página de socios de ANAVE hemos preparado una zona específica con información sobre el Reglamento MRV, que incluye otros Reglamentos de la UE asociados al mismo (métodos de seguimiento, modelo de plan de seguimiento, cómo se determina la carga transportada por categorías de buques), y otros documentos recopilados de seminarios, grupos de trabajo del Foro Europeo de Transporte Marítimo Sostenible (ESSF) o folletos de Sociedades de Clasificación. También hemos incluido un enlace a la página web del DNV-GL “Preguntas Frecuentes sobre el Reglamento MRV (FAQ)”, que se presentó en la reunión y que puede resultar de utilidad para resolver dudas sobre esta materia.

Toda la documentación relativa al Reglamento MRV, incluyendo las citadas presentaciones, se pueden consultar con más detalle en la página de socios de ANAVE a través del siguiente [enlace](#).

Primer paso: elaborar un plan de seguimiento de las emisiones para cada buque

Es **urgente** que las empresas comiencen a trabajar cuanto antes elaborando un plan de seguimiento de las emisiones para cada buque, ya que se trata de una tarea muy prolija y que conviene elaborar con vistas a que su aplicación suponga la menor carga de trabajo adicional para las tripulaciones.

En la reunión se insistió en el poco tiempo que disponen las empresas (fecha límite el **31 de agosto** de este año) para preparar el plan de seguimiento de las emisiones de cada buque y presentarlo para su aprobación a un verificador independiente debidamente acreditado. La misión del verificador en esta fase es comprobar que el plan que presenten las empresas cumple el reglamento y emitir un Documento de conformidad al buque si el plan se ajusta a los requisitos del reglamento en cuanto a su descripción y los procedimientos que debe incluir.

El verificador independiente debe estar acreditado específicamente como verificador del Reglamento MRV por una entidad nacional de acreditación de un Estado UE. Por ejemplo, en España la entidad de acreditación sería la ENAC (que por el momento no ha acreditado a ninguna) y en el Reino Unido su homóloga es la UKAS, que ya ha acreditado a 6 entidades, cuyos datos se pueden consultar pinchando en el siguiente [enlace](#). La entidad griega también ha acreditado a [un verificador](#). Todas las entidades nacionales de acreditación están accesibles en el siguiente [enlace](#).

Según ha manifestado ENAC, es muy posible que finalmente en España no se acredite ninguna entidad de verificación, por lo que las empresas deberán seguramente contratar los servicios de una entidad acreditada cuya casa matriz se encuentra en el extranjero.

Dado que hay 28 entidades nacionales de acreditación en la UE, hemos solicitado a la Comisión Europea, y en principio han contestado que les parece bien la idea, que publique en internet una lista con las entidades que se vayan acreditando, para facilitar a las empresas la elección de su verificador. Conforme vayamos teniendo conocimiento de ello, actualizaremos la información de las entidades

acreditadas e informaremos a las empresas. De todos modos, cabe esperar que las principales sociedades de clasificación se acrediten y seguramente ellas mismas lo anunciarán a sus clientes.

A la hora de elaborar el plan, es importante tener en cuenta y utilizar aquellos procedimientos e información que ya existen en el buque sobre gestión de combustible, suministro de combustible, planificación de viaje, registros relevantes, el SEEMP, etc., ya que esto puede facilitar su preparación y simplificar su aplicación por los tripulantes.

En concreto, es fundamental identificar si las tareas que hay que hacer, el buque ya las tiene resueltas en un procedimiento existente o si con pequeños retoques a dichos procedimientos se puede cumplir lo que el reglamento pide. El [modelo de plan](#) contenido en uno de los reglamentos, establece que se puede hacer una referencia a los procedimientos que ya existen a bordo, aunque se señaló en la reunión que, al someter el plan a un verificador, habrá que aportar también esos procedimientos preexistentes.

Básicamente, el plan debe incluir:

- Datos de identificación del buque y de la empresa;
- Descripción de las fuentes de emisión de CO₂ del buque (motores principales, auxiliares, turbinas, calderas, tipos de combustibles usados, etc.);
- Factores de emisiones función de los distintos tipos de combustible (que también se facilitan en el reglamento);
- 3 o 4 procedimientos que son algo diferentes entre sí; y
- Varios procedimientos cuyos modelos son prácticamente iguales. El plan debe ser una síntesis de todos estos procedimientos.

Uno de los subgrupos del ESSF está discutiendo una Directrices que detallan cómo cumplir cada uno de los puntos del plan de seguimiento. Aunque no se aprobarán formalmente hasta junio, previsiblemente el borrador estará listo dentro de 1 mes y lo circularemos entre las empresas tan pronto como esté disponible.

1. ¿Qué tienen que hacer las empresas a partir del 31 de agosto de 2017?

Una vez que las empresas presenten al verificador el plan para su aprobación (antes del 31 de agosto), las empresas no tienen que hacer nada más hasta el 1 de enero de 2018, salvo que el verificador les solicite información complementaria o modificaciones al plan.

A partir del 1 de enero de 2018, y a lo largo de todo el año, las empresas deben aplicar el plan que tienen aprobado para tomar datos de las emisiones de cada buque para cada viaje y también anualmente. Hay 2 casos en los que las empresas están exentas de hacer el seguimiento para cada viaje (sólo tendrían que hacerlo anualmente):

- Si todos los viajes del buque durante el período de notificación tienen como punto de partida o punto de llegada un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro; y
- Si el buque realiza, según su planificación, más de 300 viajes durante el período de notificación (todos ellos desde o hacia un puerto del Espacio Económico Europeo, EEE).

En la reunión, la DGMM aclaró que si un buque hace tráficos exclusivamente dentro de un mismo Estado miembro (por ejemplo, Valencia-Palma) se puede acoger a esta exención. También puede hacerlo un buque de una empresa de línea regular entre puertos europeos que haga más de 300 viajes y que ocasionalmente hiciera varios viajes por ejemplo al norte de África (fuera del EEE), pero siempre que tenga previsto hacer los 300 viajes exigidos.

No obstante, dado que hay una cierta indefinición sobre este asunto, la DGMM recomendó que todas las empresas hagan el seguimiento de las emisiones a ser posible para cada viaje, y no solamente la tripulación, sino también una persona de la empresa, debería encargarse de controlar (periódicamente o en cada viaje) todos estos datos, ya que recopilar toda la información al final del año puede ser una tarea muy complicada. Los buques que hacen tráficos tramp fuera del EEE no están obligados

a hacer el seguimiento de las emisiones, pero si ocasionalmente hicieran escala en puertos del EEE, entonces sí tienen que tener el plan de seguimiento aprobado (a más tardar 2 meses después de haber hecho la primera escala) y el verificador va a controlar todos los viajes que hayan hecho hacia puertos del EEE. Para evitar que el verificador solicite información adicional o que puedan surgir problemas, puede ser preferible que el verificador pueda ver que el buque sigue el procedimiento europeo sistemáticamente, independientemente de si navega o no dentro del EEE.

Entre el 1 de enero y el 30 de abril de 2019, las empresas deben preparar el informe de emisiones de CO₂ correspondiente al año 2018, presentarlo para su aprobación al verificador y, a más tardar el 30 de abril de cada año a partir de 2019, enviar dicho informe a la Administración y a la Comisión a través de la base de datos electrónica THETIS-MRV que está desarrollando la EMSA.

Los límites de tiempo para presentar el informe de emisiones aprobado son muy ajustados (4 meses) y las empresas deben agilizar sus tareas para, una vez finalizado el año, elaborar el informe de emisiones tan pronto como sea posible al verificador, ya que es posible que si reclama información adicional a la empresa, se retrase el proceso. Si el último viaje de 2018 finaliza a principios de 2019, este viaje también se debe incluir en el informe de 2018.

La relación entre la empresa naviera y el verificador debe ser lo más fluida posible. Para evitar que cuando la empresa presente el informe al final del año el verificador pueda decir que el informe anual no es correcto y, en consecuencia, que están mal todos los datos recopilados para el ejercicio completo, la empresa puede proponer al verificador mantenerle informado de lo que vaya haciendo y presentar los datos con cierta periodicidad (mes a mes, o cualquier otro plazo que se acuerde) para asegurarse de que desde el principio se están haciendo las cosas conforme al plan aprobado o para detectar si falta alguna información.

A más tardar el 30 de junio de 2019, la Comisión publicará datos por buque (identificando el buque) sobre eficiencia, emisiones y consumos. Excepcionalmente, si se demuestra que puede perjudicar la protección de intereses comerciales, se puede solicitar la publicación de determinados datos con un nivel diferente de agregación (salvo los que se refieren a las emisiones de CO₂) o su no publicación si esto no es posible.

2. Futuro del Reglamento MRV

El Reglamento da un mandato claro a la Comisión para que, en caso de que se alcance un acuerdo en la OMI sobre un sistema mundial MRV, se revise el Reglamento MRV para alinearlos/armonizarlos, si procede, con la norma internacional.

Como es sabido, el pasado mes de octubre la OMI adoptó un sistema de recopilación de datos sobre el consumo de combustible y emisiones de CO₂ que comenzará a funcionar el 1 de enero de 2019. Básicamente se trata de medir el consumo de combustible y algún parámetro más, y es un mecanismo más sencillo que el Reglamento MRV de la UE, ya que no es tan detallado ni tiene tantos ni procedimientos asociados. En particular, el Estado de Bandera o una Organización reconocida por el mismo podrán recibir los datos, sin la figura adicional del verificador acreditado.

La semana pasada, los Directores Generales de Transporte Marítimo y de Cambio Climático de la UE manifestaron que la Comisión es consciente de que el hecho de que exista un reglamento europeo distinto de un sistema internacional supone un hándicap competitivo para las empresas europeas y no quieren que exista esa diferencia por lo que van a presionar todo lo posible para que ambos sistemas se alineen. No obstante, en el Parlamento Europeo hay una obstinación porque en el sistema de la OMI hubiera "mayor transparencia" en la publicación de datos y una mayor "robustez" del sistema de verificación, y se prevén resistencias en el Parlamento a dicha armonización. El elemento clave es que las Directrices para el Desarrollo de la base de datos de consumo de combustible de la OMI, que deberá aprobar el MEPC en julio de este año, recojan algunos elementos que puedan ser considerados como pasos en esa dirección. En la propuesta presentada para su debate en el MEPC

71, estas directrices abordan asuntos como el formato de presentación de datos y su validación; y el acceso a estos datos por terceras partes.

Por todo ello, es muy posible que el Reglamento MRV se aplique solamente durante un espacio corto de tiempo, no obstante, **las empresas deberán presentar sus planes de acuerdo al MRV Europeo en agosto de 2017 y se deben preparar para aplicarlo por lo menos durante el año 2018**. Una vez que las empresas tengan este sistema funcionando, el sistema de la OMI será muy fácil de cumplir y se debe enfocar la aplicación de este Reglamento como un “entrenamiento” para cuando entre en vigor el sistema de la OMI.

3. Otras cuestiones que se plantearon en la reunión

- No está expresamente previsto que las empresas puedan presentar reclamaciones ante ningún organismo (Estado miembro, Estado de bandera, etc.) si surgen discrepancias con el verificador, por ejemplo, si la empresa no está de acuerdo con la documentación que el verificador le exige presentar para aprobar el plan o el informe de emisiones, ya que el Reglamento MRV no contempla en su articulado este tipo de situaciones. En el caso de que la relación entre la empresa naviera y el verificador sea mala, la única solución que tiene la empresa es suspender la relación con ese verificador y contratar los servicios de otro verificador. Dado que la ENAC ha comunicado que no cree que ninguna entidad se vaya a acreditar en España, desde el punto de vista nacional vamos a estar en desventaja, ya que el verificador que contraten las empresas va a tener que responder ante su agencia que está acreditada por una entidad de acreditación en el extranjero. No obstante, si se usan las [pautas preliminares que ya ha publicado la OMI](#) dentro del SEEMP para cumplir los requisitos de su sistema, es de prever que ningún verificador las ponga en duda. Se recomienda a las empresas consultar estas pautas para la elaboración de sus planes. Como se ha indicado, el subgrupo de expertos sobre el MRV del ESSF tiene previsto aprobar a finales de junio sus propias Directrices sobre todas estas cuestiones.
- El responsable de elaborar el plan de verificación es el armador, propietario del buque o la compañía en la que el propietario haya delegado la gestión náutica, que en la mayoría de los casos se corresponderá con el titular del DoC. Es muy importante que las empresas tengan en cuenta este punto, ya que si están operando un buque tomado en fletamento por tiempo pueden surgir problemas si el armador de dicho buque no ha sido diligente y el buque no dispone de su plan de seguimiento de emisiones verificado, etc. Y el mismo caso, pero a la inversa, es decir, en el caso de que una empresa haya cedido un barco en un fletamento por tiempo, es responsable de elaborar y cumplimentar dicho plan.
- El responsable de presentar el Informe de emisiones respecto de un buque que haya cambiado de armador, propietario o gestor náutico durante un determinado ejercicio, es el titular del buque a 31 de diciembre (artículo 11.2 del Reg. 757/2015). La administración insistió en la importancia de que el comprador obtenga, en el momento de la transferencia, todos los datos necesarios para poder cumplir adecuadamente esta obligación.
- Si habiendo sido verificado el informe por el verificador, la Comisión determina que dicho informe es incorrecto, a efectos de posibles multas, el responsable final es el naviero. El informe lo emite el naviero, el verificador acredita si el informe que ha recibido y lo que él ha logrado verificar desde su punto de vista es correcto o no, y si no lo es le pide rectificaciones antes de dar el visto bueno, pero al final quien hace el informe de emisiones es el armador. El reglamento MRV contempla que si hay un error manifiesto, tendría que ser el naviero o el verificador el que lo dijese para poder rectificarlo.
- Las SSCC que asistieron a la reunión comentaron los servicios que ofrecen a las empresas para ayudarles a cumplir el Reglamento MRV mediante formación, análisis previos y consultoría para la

elaboración del plan, y en la etapa de verificación mediante la revisión del plan y presentación de informes periódicamente.

4. Objetivos para la próxima reunión

Hemos propuesto a las empresas que empiecen a trabajar en la elaboración del plan utilizando la información que está disponible en la zona de socios de la web de ANAVE, con el objetivo de que para la próxima reunión, que en principio se celebrará en la segunda semana de mayo, podamos tratar cuestiones mucho más concretas y específicas.

Reunión del Grupo de Trabajo de ANAVE – 7 de marzo de 2017 – ETSIN

Convenio de Agua de Lastre (BWMC)

Al igual que en el caso del Reglamento MRV, es muy **urgente** que las empresas comiencen a elaborar ya el **Plan de gestión del agua de lastre**, ya que faltan ya menos de 6 meses para la entrada en vigor del BWMC (**8 de septiembre de 2017**) y para dicha fecha los buques deben contar con un plan aprobado por la DGMM.

En la reunión, el Subdirector General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima llamó la atención e insistió en que **es fundamental que las empresas presenten cuanto antes los planes para que los aprueben en la DGMM**. Con ello se pretende evitar que surjan problemas graves si, pocos días antes de la entrada en vigor del BWMC, el 8 de septiembre, los funcionarios que van a llevar a cabo esta tarea se vean colapsados por una gran cantidad de planes a revisar. La DGMM tiene previsto canalizar a través de ANAVE los errores y deficiencias tipo que vayan detectando en la revisión de los planes (sin identificar a ninguna empresa o buque concreto) para agilizar el proceso de aprobación.

En la reunión se repasó y actualizó la información sobre los siguientes asuntos que surgieron en la reunión anterior del día 25 de enero, gestiones que se han llevado a cabo desde entonces y consultas que hemos recibido de las empresas:

1. Libro registro electrónico del agua de lastre

El Convenio prevé que el libro registro se puede cumplimentar utilizando un sistema electrónico de registro o bien puede estar integrado en otro libro o sistema de registro. No obstante, actualmente no existe un modelo como tal aprobado por la OMI. ANAVE consultó este asunto a ICS y nos han confirmado que no tienen desarrollado un formato electrónico al efecto y que, en principio, tampoco tienen previsto hacerlo.

La DGMM nos informó de que tienen publicado un modelo normalizado de libro registro en formato de papel que las empresas puede adquirir en el Centro virtual de publicaciones del Ministerio de Fomento y en librerías especializadas. El objeto de la publicación de este libro es uniformizar y garantizar que el libro de registro que lleva a bordo el buque cumple con el modelo especificado por la OMI, así como facilitar a los buques y compañías la adquisición de estos libros.

No obstante, nos han indicado que, **si la compañía prefiere utilizar otro libro diferente al publicado por la DGMM** (por ejemplo, por pertenecer a un grupo internacional que tenga estandarizado el formato de dicho libro) **puede hacerlo**, pero debe asegurarse que cumple con la regla B-2 y que su formato cumple con el del libro registro.

2. Buques de pabellón no español que hagan tráficos de cabotaje en España

El art. 3.2.b) del Convenio establece que el mismo no se aplica a los buques de una Parte que operen únicamente en aguas bajo la jurisdicción de dicha Parte (tráfico de cabotaje), a menos que dicho Estado determine que la descarga del agua de lastre podría dañar o deteriorar el medio ambiente.

La Administración española ya ha encargado una serie de estudios al Instituto de Oceanografía, que ya ha informado de que sus resultados no van a estar listos para la fecha de entrada en vigor del BWMC. En función de los resultados que se obtengan (si la descarga del agua de lastre puede ser o no nociva y causar daños), se decidirá si España va a exigir la aplicación del BWMC a determinados tráficos de cabotaje.

En principio, mientras no haya estudios disponibles, el BWMC no será aplicable a ningún tráfico de cabotaje, pero tampoco se prevé la posibilidad de conceder formalmente exenciones en tráficos internacionales.

El art. 3.2.c) del Convenio se redacta de forma ligeramente distinta y establece que el mismo no se aplicará a 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, supeditada a que la descarga del agua de lastre no cause daños o deteriore el medio ambiente. Por tanto, si un buque de pabellón no español (por ejemplo un buque italiano) opera únicamente en tráfico de cabotaje en España, España puede eximir a dicho buque de aplicar el convenio, siempre que la descarga de lastre no dañe o deteriore el medio ambiente.

Aunque la redacción de ambos apartados del BWMC es diferente, ANAVE ha enviado un escrito a la DGMM indicando que no parece compatible con el Derecho comunitario ni con el Reglamento 3577/1992, de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros, que se pueda hacer una distinción entre la aplicación del Convenio a un buque de pabellón español y uno de pabellón. Por ello, hemos propuesto que, mientras no se disponga del resultado de los estudios el Instituto de Oceanografía y se determine si finalmente se va a aplicar o no el Convenio a este tipo de tráficos, **que España no exija la aplicación del convenio a los buques de pabellón nacional o de otro Estado miembro de la UE que operen únicamente en tráfico de cabotaje nacional en España.**

Comentarios de la DGMM: El Subdirector General indicó que, aunque no han decidido el texto, la idea de la Administración es aplicar igualdad de trato en los tráficos de cabotaje independientemente de cuál sea el pabellón del buque. No tienen previsto dar una exención específica a cada buque, sino que redactarán un escrito general interpretativo explicando esta cuestión.

3. Aprobación de sistemas de gestión de agua de lastre con las nuevas directrices D-8 de la OMI y propuesta para retrasar la fecha de aplicación del Convenio BWM

En octubre del pasado año, la OMI aprobó unas nuevas directrices D-8 sobre homologación de equipos para la gestión del agua de lastre que son más exigentes que las que había hasta ese momento y que están más en línea con las normas de homologación vigentes en los EEUU.

A día de hoy, no existen aún equipos homologados por la OMI con arreglo a las nuevas directrices. La OMI ya ha manifestado que los armadores que instalen los primeros equipos no se van a ver perjudicados por no poder cumplir las nuevas directrices y, en consecuencia, no se va a exigir a dichos armadores adaptar los equipos instalados. No obstante, varios Estados y asociaciones navieras están defendiendo que no tiene sentido comenzar a instalar equipos que se sepa con seguridad que cumplen las nuevas directrices y que, por ello, se debería dar un plazo adicional antes de hacer obligatoria la instalación de los equipos, para asegurar que se dispone de sistemas homologados con arreglo a las nuevas directrices.

En consecuencia, en la reunión del MEPC 70 de octubre, se presentaron varios documentos que pedían retrasar la fecha de aplicación del BWMC. En dicha reunión no se aprobó nada, pero se acordó incluir una propuesta para su discusión en el periodo entre sesiones y en el MEPC 71 de julio con vistas a su adopción en el MEPC 72 en 2018. Dicha propuesta plantea retrasar 2 años la instalación de equipos. Aunque, en su caso, esta propuesta no se aprobaría hasta 2018 (después de la entrada en vigor del Convenio), en el mes de julio podemos tener alguna información sobre cómo están yendo los debates, pero en todo caso este asunto supone una nueva incertidumbre.

La DGMM nos ha consultado sobre un documento presentado por Japón, que se muestra radicalmente en contra de este retraso. ANAVE apoyó la conveniencia de retrasar y en la reunión se preguntó a la DGMM la posición que va a adoptar España.

Comentarios de la DGMM: La Administración española no se ha posicionado definitivamente sobre ninguno de los documentos presentados a la OMI para retrasar la aplicación del Convenio. En principio, la DGMM es favorable a la flexibilidad y a posibles retrasos en la medida que se pueda, pero no han querido comprometer su posición hasta no debatir este asunto con la Representación Permanente Española ante la OMI en Londres.

4. Adelantar la renovación del Certificado IOPP

El Subdirector hizo una recomendación sobre este asunto. Se espera que muchas empresas soliciten la renovación del Certificado IOPP antes de la entrada en vigor del Convenio para retrasar la instalación de los equipos de tratamiento de agua de lastre. La DGMM recomienda a las empresas que traten de respetar la armonización con el resto de los certificados y, si es posible, soliciten no sólo la renovación del IOPP sino también la del resto de certificados. No obstante, subrayó que es posible renovar de forma aislada el IOPP.

En caso de hacerlo así, el IOPP quedaría desalineado respecto a los demás certificados y cuando se aclare y pase la vorágine de la entrada en vigor del Convenio BWM se debería volver a armonizarlo con los otros. Es decir, que el siguiente Certificado IOPP en lugar de emitirse por 5 años se emitiría por 2 años, 1 año o 3 años, los que correspondiera, pero al final lo deseable es que todos los certificados estén armonizados.

5. Concesión de extensiones por los EEUU una vez existen equipos homologados

En la reunión anterior, algunas empresas se interesaron sobre cómo afectaría la aprobación de varios equipos de tratamiento del agua de lastre por los EEUU a la concesión de extensiones y a la fecha de aplicación de sus normas específicas regionales sobre tratamiento de lastre, que entraron en vigor hace ya unos años.

El 2 de diciembre el USCG emitió un Boletín informativo sobre este asunto indicando que:

- Se confirma que las cartas de extensión ya emitidas siguen siendo válidas hasta la fecha de expiración que figura en las mismas.
- Aunque se van a seguir concediendo extensiones, a partir de ahora las solicitudes deben ir acompañadas de documentación que acredite que resulta imposible instalar un equipo de los aprobados en el buque concreto para el que se solicita la extensión y detalle las razones.
- Las extensiones se van a conceder por el mínimo tiempo necesario para poder cumplir las normas norteamericanas. Se cita como ejemplo que, si un buque pospone su varada 3 meses, la carta de extensión se concederá por un periodo de 3 meses.
- No se han emitido cartas de extensión a ningún buque cuya fecha de cumplimiento fuera el 1 de enero de 2019 o posteriormente. Si un buque ha solicitado una carta de extensión pero no ha recibido respuesta, dado que el criterio de concesión ha cambiado (por existir ahora equipos aprobados), deberá remitir información adicional.

Sobre este mismo asunto, las cartas de extensión que viene concediendo el USCG amplían el plazo para el cumplimiento de las normas de gestión de agua de lastre hasta el *“Next scheduled drydocking after...”*. Una empresa naviera nos preguntó si una inspección a flote efectuada *“en lugar de una varada en seco”* debe considerarse como *“varada programada”* a este fin. En otro Boletín informativo del USCG se aclara que *“una inspección a flote en lugar de en dique*

seco” no es una varada programada (“*Next scheduled drydocking*”). Como consecuencia, cuando esté redactada en estos términos, no se exigirá al buque instalar equipos de tratamiento del agua de lastre hasta la siguiente varada programada. La propia empresa ha recibido del USCG confirmación de que ésta es la interpretación correcta.

En medios de prensa se ha publicado que EEUU está llevando cabo inspecciones muy estrictas en relación con el Convenio BWM e incluso han detenido un buque que ha sido sancionado con una multa de unos 40.000 \$.

6. Tráficos internacionales cortos con Marruecos, Gibraltar, Argelia y Portugal

Las gestiones con Marruecos o con otros países cercanos, si finalmente se confirman, posibilitarían que los buques que operen en estos tráfico, en una primera fase, no tengan que hacer el cambio del agua de lastre, sino simplemente anotar en el libro de registro que no lo ha efectuado, por las causas que sean, por ejemplo, porque el viaje es tan corto que no da tiempo a hacer el cambio de lastre.

No obstante, una vez que llegue su fecha de renovación del IOPP, estos buques, mientras no tengan una exención formal se van a ver obligados a instalar los equipos, es decir, lo único que se proporciona es un poco más de margen a las empresas, que van a tener que aportar estudios, o basándose en los estudios del Instituto de Oceanografía, para que la Administración española pueda conceder exenciones a determinados tráfico.

6.1 Tráficos con Marruecos

En la mayoría de estos tráfico no se cumplen las condiciones establecidas en el BWMC para llevar a cabo el cambio de aguas de lastre (200 millas y 200 m profundidad), ni siquiera las 50 millas en algunos tráfico. En otros casos puede ocurrir que no se pueda efectuar el cambio de agua de lastre por la corta duración del viaje. Para estas situaciones, el Convenio prevé la posibilidad de formalizar acuerdos entre países para designar zonas de cambio de lastre.

La Comisión Internacional HELCOM, integrada por los países del Báltico, ha acordado no exigir la gestión del agua de lastre hasta que haya que instalar los equipos de tratamiento, por no cumplirse en sus aguas los criterios que establece el BWMC. Las empresas sí deben elaborar los planes y presentarlos para su aprobación, pero no tendrán que hacer el cambio del lastre, simplemente anotar en su libro de registro que no les es posible llevarla a cabo. Por el momento, sólo Irlanda ha manifestado que, en sus tráfico, el buque que no pueda hacer el cambio del lastre deberá instalar los equipos.

ANAVE ha pedido a la Administración española que trate de acordar con Marruecos una postura similar a la de HELCOM. Según nos ha comunicado INTERFERRY, dicho acuerdo no requiere ni de notificación a la OMI ni de ningún tipo de aprobación, ya que la Resolución 1088(28) de 2013 que adoptó la Asamblea de la OMI recoge la posibilidad de hacer este tipo de acuerdos a nivel regional. ANAVE ha pedido a la AP de Algeciras su cooperación para que actúen de enlace con las autoridades marroquíes y la respuesta que hemos recibido (con posterioridad a la reunión) ha sido muy positiva.

Comentarios de la DGMM: Ya han planteado esta cuestión a las autoridades de Marruecos, pero de momento no han recibido ninguna respuesta. No obstante, apoyan la disposición del BWMC que establece que no se puede exigir a un buque desviarse de su ruta ni retrasarse para efectuar el cambio de agua de lastre y son favorables a establecer criterios comunes entre ambas orillas del Estrecho para crear un marco común para las exenciones al Convenio.

Al día siguiente de la reunión recibimos respuesta del Director General de la AP de Algeciras en la que indica que está de acuerdo con las propuestas de ANAVE y que el siguiente paso es avanzar en las gestiones con Marruecos sobre las exenciones y lo tratarán del próximo encuentro que tengan con ellos. En su email, nos han indicado que:

- Para la primera fase, hasta la próxima renovación del Certificado IOPP, les parece una solución muy acertada el acuerdo HELCOM de no obligar a los buques al cambio de agua de lastre.
- Para la segunda fase, desde la fecha de renovación del IOPP, les parece que la solución más adecuada sería conceder exenciones en la zona Algeciras - Tarifa - Tánger Ville - Tánger Med, sobre la base del concepto de zona de igual riesgo.

6.2 Gibraltar: La DGMM entiende que con Gibraltar no se van a producir graves problemas, ya que es un territorio que, al formar parte del MOU de París la relación y contacto con sus autoridades es mucho más ágil y fluida que con los países del norte de África. Independientemente de que no sea Parte del Convenio BWM (al no haberlo ratificado aún el Reino Unido), la DGMM tiene previsto enviarles una notificación sobre este asunto.

6.3 Tráficos con Argelia: La DGMM considera que, en estos tráficos, al ser las distancias mayores, habría que analizar si hay tiempo para cambiar el agua de lastre y a qué distancias. Necesitan una información más detallada de los buques y tráficos afectados por la aplicación del Convenio, ya que es posible que en algunos tramos del viaje sí se cumplan las distancias para hacer el cambio de lastre. La DGMM tiene previsto buscar un contacto en la administración marítima argelina para tratar este asunto. Dado que Argelia tiene buques bajo su bandera haciendo tráficos en España, cabe pensar que van a ser proclives a una interpretación conjunta.

6.4 Tráficos con Portugal: La relación y contacto con las autoridades de Portugal es mucho más sencilla. ANAVE planteó que en el caso de países como Portugal que aún no son Parte quizá bastaría con informarles de lo que sus buques deben hacer si hacen escala en puertos españoles. La DGMM manifestó que no tiene muy clara esta cuestión, ya que Portugal forma parte del MOU de París y no sabemos por el momento con qué velocidad va a implantar el MOU la verificación del cumplimiento del Convenio. Se puede dar la paradoja de que países del MOU que no han ratificado el BWMC hagan inspecciones sobre esta materia y corremos el riesgo de que avancen más rápido en el MOU a la hora de establecer las inspecciones que los propios países de bandera.

ANAVE manifestó que es muy importante aclarar si países que no hayan ratificado el BWMC (como el Reino Unido e Italia) pueden detener un barco español (al ser España un Estado Parte del Convenio). La DGMM señaló que esta posibilidad le parece extraña. Aunque es cierto que hay países sudamericanos que inspeccionan buques dentro del PSC bajo convenios que ellos mismos no tienen ratificados, y se desconoce en virtud de qué pueden hacerlo, la DGMM opina que lo más prudente es escribir a las autoridades europeas e informarles de la interpretación de España con respecto a la aplicación. Si dichos países no han ratificado el Convenio, lo normal es que contesten que no tienen nada que decir al respecto (tampoco se podrían oponer) al no ser Estados Parte del BWMC.

7. Plan de gestión del agua de lastre

La DGMM expuso varias cuestiones en relación con la información que se debe presentar para la aprobación de los planes de gestión de agua de lastre, y en concreto con respecto a los cálculos de estabilidad y esfuerzos del buque.

La DGMM está solicitando cálculos de estabilidad para 3 o 4 condiciones de carga: para el buque a plena carga, en lastre y para cada condición, según los tanques que estén llenos, se debe hacer la secuencia en la que los tanques se van vaciando. De esta manera, se puede obtener una idea muy completa de cómo afecta al buque el método elegido para efectuar el cambio de agua de lastre, y también se deben redactar procedimientos si se contempla eliminar los residuos en la mar. Aclaró que no se trata de cubrir todas las secuencias posibles pero sí que se pueda demostrar que, en el tiempo en el que se deslastran y lastran los tanques, la condición de estabilidad cumple los criterios.

ANAVE se ha ofrecido a incluir en el propio plan todas las observaciones que la DGMM vaya detectando en la revisión de los planes y circularlas entre las empresas para que las tengan en cuenta y las subsanen si fuera el caso antes de presentar los planes a la DGMM.

Una Sociedad de Clasificación comentó que el criterio que ellos siguen es preguntar al buque si dispone a bordo de un calculador de esfuerzos (*loading instrument*) con *type approval* tanto para hacer cálculos de resistencia como de estabilidad, y señaló que hacen una distinción muy clara entre los buques que disponen de este equipo y los que no lo tienen instalado. Indicó que le dan cierto valor añadido a este hecho y dan cierta libertad al capitán de aplicar otras secuencias además de incluir 1 o 2 secuencias estándar en el Manual, ya que tampoco se pueden cubrir en el mismo todas las secuencias.

ANAVE señaló que quizá sea necesario que los buques que no llevan a bordo un calculador de esfuerzos y de estabilidad trabajen más esta parte en el plan, ya que, si los cálculos se van a hacer manualmente, cuántas más condiciones analizadas en tierra se tengan mejor, porque si no se puede correr el riesgo de operar a ciegas. Y, por otra parte, aquellos buques que dispongan de calculador aprobado, deben incluir en su plan la obligación de utilizarlo en las operaciones de cambio de lastre cuando se vayan a aplicar secuencias no estudiadas con anterioridad.

8. Presentación de equipos de tratamiento de agua de lastre

Una Sociedad de Clasificación hizo una presentación cualitativa sobre las distintas tecnologías que ya existen para realizar el tratamiento del agua de lastre. Se ha colgado en la zona de socios de ANAVE y se puede consultar en el [enlace](#).

9. Objetivos para la próxima reunión

Informaremos a las empresas sobre cualquier novedad que se produzca sobre los temas que se han tratado en esta reunión e iremos actualizando el plan de gestión de ANAVE con las aclaraciones que nos indique la DGMM para intentar que sea lo más ágil posible el proceso de aprobación de los planes.

Se ha acordado que la próxima reunión se celebre en la segunda semana de mayo, en una fecha que se consensuará con la DGMM y que anunciaremos con suficiente antelación.