

ANAVE – Circular de Régimen Interior

Madrid, 13 de julio de 2021
Ref: SMA 20/2021/AB

Asunto: Principales asuntos tratados con la DGMM en la reunión de presentación del Informe de ANAVE sobre Seguridad y Medio Ambiente 1/2021

Muy Srs. nuestros:

El 1 de julio, ANAVE presentó por videoconferencia su primer informe semestral de 2021 sobre Seguridad y Medio Ambiente, elaborado por nuestro Gabinete de Seguridad y Puertos, y en el que se recopilan las novedades normativas en el ámbito marítimo nacional e internacional en dicho campo. Participaron en total 39 personas, incluyendo representantes de 16 empresas navieras asociadas, 4 Sociedades de Clasificación y la Unidad de Tecnología Marina del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC). También el Director General de la Marina Mercante, la Subdirectora General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima y 4 colaboradores de su departamento.

La reunión comenzó presentando resumidamente los asuntos más relevantes del informe (adjuntamos como **Anexo 1** la presentación utilizada) y los representantes de la Administración fueron interviniendo tras concluir la exposición de cada bloque para contestar nuestras preguntas y aclarar dudas y consultas de los asistentes.

Se informó de las últimas medidas técnicas y operacionales adoptadas hace 3 semanas por el Comité de Protección del Medio Marino (MEPC 76) para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo internacional: el índice de eficiencia energética para los buques existentes (EEXI) y el indicador de la intensidad de carbono (CII) y las nuevas acciones contra el cambio climático que va a presentar la UE el 14 de julio como parte del paquete legislativo 'fit for 55'. Entre ellas, destaca la inclusión del transporte marítimo en el régimen de comercio de emisiones (EU -ETS) y la regulación *FuelEU Maritime* sobre el fomento del uso de combustibles con bajas emisiones de carbono.

Adjuntamos una Nota-resumen (**Anexo 2**) de los principales asuntos que se debatieron con la Administración:

1. Reglamento UE 1257/2013 sobre reciclaje de buques.
2. Inspecciones de *Port State Control* del MOU de París a buques españoles.
3. Seguridad privada a bordo de buques de pabellón español (REC).
4. Aplicación del Convenio BWM en los tráficos de cabotaje Península - Canarias.
5. Inspecciones intermedias del Convenio sobre el Trabajo Marítimo (CTM 2006).
6. Temario de las pruebas de conocimiento de la normativa marítima española para el reconocimiento de los títulos profesionales extranjeros.
7. Interpretación del RD ley 13/2021 sobre excepciones a la obligatoriedad en el uso de las mascarillas en lugares o espacios cerrados de uso público.
8. Datos de consumo de combustible que las empresas comunican en cumplimiento de los sistemas DCS de la OMI y MRV de la UE

Muy atentamente,

Elena Seco
Directora General

<<<

Confidencialidad: La información contenida en esta circular es confidencial y va dirigida exclusivamente a las empresas navieras asociadas a ANAVE para su uso interno. La copia o distribución pública, incluso por parte de las propias empresas asociadas, está en principio prohibida, salvo autorización expresa de ANAVE. En particular, queda expresamente prohibida la difusión de esta información por medios de comunicación pública escritos o electrónicos. Si por error recibe este e-mail se ruega su comunicación al remitente y su inmediata destrucción, no debiéndose enviar a otro destinatario.

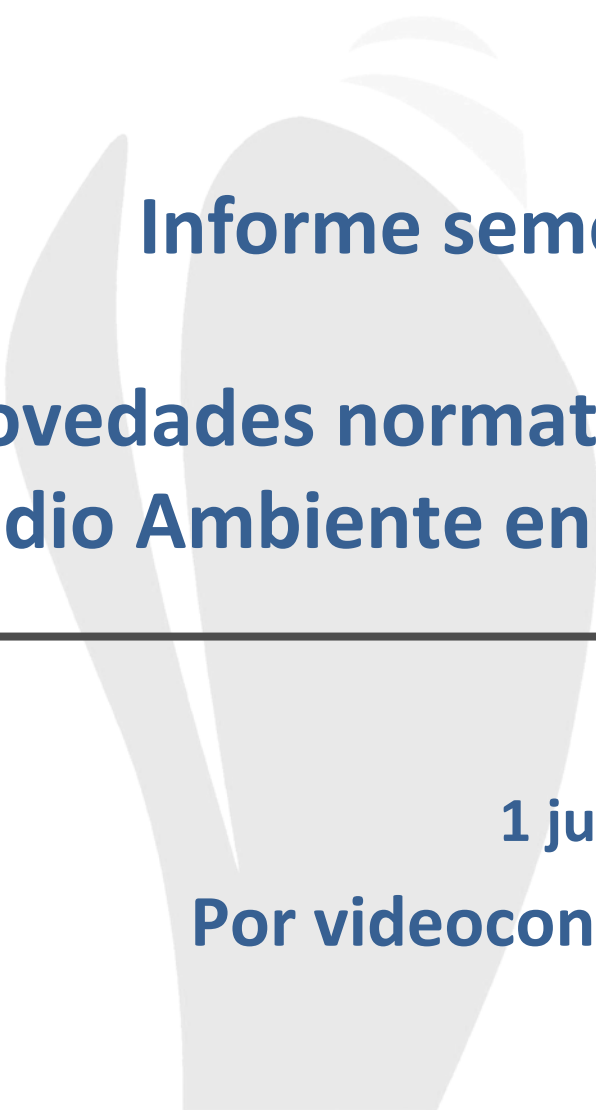
Confidentiality: *The information contained in this message is confidential and addressed to ANAVE's member companies for their internal use only. Any dissemination or copying of this information, even by the member companies is in principle prohibited, unless expressly authorised by ANAVE. In particular, it is strictly forbidden the publication of this information by public media, either written or electronic. If you receive this message by error then you may not copy or deliver this message to anyone, but please destroy this message and notify us immediately.*

Advertencia de seguridad: Este mensaje ha sido comprobado por un sistema antivirus interno y externo regularmente actualizado. En todo caso, compruebe que todos los mensajes que recibe son filtrados por su propio sistema de seguridad antes de su apertura.

Security warning: *This email has been scanned for viruses by our regularly updated email security systems but, in accordance with good computer practice, please ensure that all messages received are checked by your own security systems before opening.*

>>>

--



Informe semestral de ANAVE

Novedades normativas sobre Seguridad y Medio Ambiente en el transporte marítimo

1 julio 2021

Por videoconferencia (ZOOM)

ANAVE
ASOCIACIÓN DE NAVIEROS ESPAÑOLES

Bienvenidos

Programa de la Jornada

11.30 - 12.30 h	- Síntesis de las principales cuestiones del informe ANAVE 1/2021. - Cuestiones planteadas por los asistentes.
12.30 h	Aportaciones de la Administración.
13.00 h (máximo)	Fin de la reunión.

Índice

1

- OMI. SOLAS. Código IMDG. Enmiendas en periodo de cumplimiento y próximas enmiendas que entrarán en vigor.

2

- OMI. MARPOL. Emisiones de CO₂. Resultados del MEPC 76.

3

- UE. Reciclaje. MRV. Pacto Verde Europeo – Paquete legislativo ‘*Fit for 55*’ (EU – ETS, *Fuel EU Maritime*).

4

- Piratería en el golfo de Guinea.

5

- Control por el Estado Rector del Puerto (PSC).

6

- Normativa española. Coronavirus.

7

- Inspecciones intermedias del Convenio sobre el Trabajo Marítimo (CTM 2006).

SOLAS

Enmiendas en periodo de cumplimiento

- Resolución MSC.436(99), adoptada 24 mayo 2018:
- **Ordenadores de estabilidad a bordo y apoyo en tierra para buques de pasaje existentes (regla II-1/8-1)**
 - **Aplicación para buques contruidos antes del 1 de enero de 2014:** primer reconocimiento de renovación después del **1 enero 2025.**

ASOCIACIÓN DE NAVIEROS ESPAÑOLES

Código IMDG

Entrada en vigor de nuevas enmiendas

- **1 junio 2022**: Resolución MSC.477(102), adoptada 11 noviembre 2020:
- **Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG)**
 - **Aplicación:** buques que transporten cargas que estén reguladas en el Código IMDG.
 - Se incluyen: actualizaciones periódicas de clasificación, segregación, embalaje y marcado de mercancías peligrosas. Además: requisitos de segregación de los alcoholatos y un código de manipulación para los residuos sanitarios.

ASOCIACIÓN DE NAVIEROS ESPAÑOLES

SOLAS

Entrada en vigor de nuevas enmiendas (Cont.)

- **1 enero 2024**: Resolución MSC.474(102), adoptada 11 noviembre 2020:
- **Equipo de remolque y amarre (regla II-1/3-8)**: nuevos requisitos de proyecto, **inspección y mantenimiento** de los equipos de amarre (**se incluyen los cabos**). **Aplicación**:
 - **Etapas de proyecto**: buques $GT \geq 3.000$, contrato de construcción 1 enero 2024 o se entreguen 1 enero 2028.
 - **Buques existentes**: les afectan los requisitos de inspección y mantenimiento.
- Se han elaborado **3 grupos de directrices adicionales** que cubren el proyecto, mantenimiento y resistencia de los equipos de amarre.

Índice

1

- OMI. SOLAS. Código IMDG. Enmiendas en periodo de cumplimiento y próximas enmiendas que entrarán en vigor.

2

- OMI. MARPOL. Emisiones de CO₂. Resultados del MEPC 76.

3

- UE: Reciclaje. MRV. Pacto Verde Europeo – Paquete legislativo ‘*Fit for 55*’ (EU – ETS, *Fuel EU Maritime*).

4

- Piratería en el golfo de Guinea.

5

- Control por el Estado Rector del Puerto (PSC).

6

- Normativa española. Coronavirus.

7

- Inspecciones intermedias del Convenio sobre el Trabajo Marítimo (CTM 2006).

MARPOL

Entrada en vigor de nuevas enmiendas

- **1 abril 2022**: Resolución MEPC.324(75), adoptada 20 noviembre 2020 (Anexo VI MARPOL):
- **Refuerzo de la Fase 3 del Índice de Eficiencia Energética de Proyecto (EEDI)**: se ha modificado la tabla 1 de la **regla 21** sobre los factores de reducción en % del EEDI en comparación con el nivel de referencia del EEDI.
- Básicamente, **se adelanta de 2025 a 2022 la fase 3 del EEDI** para algunos tipos de buques (nuevos): portacontenedores, gaseros de 15.000 tpm o más, carga general, metaneros y cruceros con sistemas de propulsión no convencionales.

MARPOL

Entrada en vigor de nuevas enmiendas (Cont.)

- **1 abril 2022**: Resolución MEPC.324(75), adoptada 20 noviembre 2020 (Anexo VI MARPOL):
- **Instalación o designación de puntos de muestreo a bordo (comprobación límite de azufre en los combustibles):**
Aplicación:
 - **Buques existentes** contruidos antes del 1 de abril de 2022: 1^{er} reconocimiento de renovación del Certificado IAPP a partir del **1 de abril de 2023**.
- Procedimiento de verificación de las nuevas muestras “en uso” y “a bordo”: rango aceptable del 95%. Se aceptaría un combustible con contenido de azufre hasta un **0,53%** para las muestras “en uso” y “a bordo”.

MARPOL – MEPC 76 – Anexo VI

Medidas a corto plazo: Índice de Eficiencia Energética de Buques Existentes (EEXI)

- Regla **23** (EEXI obtenido) y regla **25** (EEXI prescrito) capítulo IV del Anexo VI de MARPOL (MEPC.328(76)).
- Entrada en vigor: 1 noviembre 2022.
- Aplicación: **1 de enero de 2023**.
- **Medida Técnica**: Índice de Eficiencia Energética de Buques Existentes (**EEXI obtenido**): Es un indicador de la eficiencia energética estimada del buque (gr CO₂/t. milla):
 - todos los buques de más de 400 GT dedicados a viajes internacionales deberán calcular su EEXI,
 - deberá ser menor que el EEXI prescrito por la OMI para cada tipo de buque.

MARPOL – MEPC 76 – Anexo VI

Medidas a corto plazo: Índice de Eficiencia Energética de Buques Existentes (EEXI) (Cont.)

- Se calcula mediante la fórmula:

$$\text{EEXI obtenido} \leq \text{EEXI prescrito} = (1 - Y/100) \times \text{valor del nivel de referencia del EEDI},$$

- El **factor de reducción ‘Y’** es específico para cada tipo de buque (se incluyen un cuadro con los valores en la propia regla).
- **Verificación del EEXI obtenido:** 1^{er} reconocimiento anual, intermedio o renovación del Certificado IAPP o en el reconocimiento inicial del Certificado IEEC, el que sea primero, a partir del **1 enero 2023**.
- Los buques que ya tengan un **EEDI obtenido verificado** por la Administración u OR podrán utilizarlo como EEXI obtenido, si el valor del EEDI obtenido es igual o inferior al del EEXI prescrito. En este caso, se verificará el EEXI obtenido basándose en el expediente técnico del EEDI.

MARPOL – MEPC 76 – Anexo VI

Medidas a corto plazo: Refuerzo del Plan de gestión de la Eficiencia Energética del buque (SEEMP)

- **Regla 26:** antes del 1 de enero de 2023: los buques de **GT $\geq$ 5.000** deben actualizar el SEEMP e incluir:
 - Procedimiento para calcular el CII operacional anual obtenido.
 - El CII operacional anual prescrito para los siguientes 3 años.
 - Un plan sobre cómo se va a alcanzar el CII operacional anual prescrito durante los siguientes 3 años.
 - Un procedimiento de autoevaluación y mejora.
- El SEEMP estará sujeto a verificaciones y auditorías teniendo en cuenta las directrices adoptadas por la OMI.

MARPOL – MEPC 76 – Anexo VI

Medidas a corto plazo: Indicador de la Intensidad de Carbono (CII)

- **Medida Operacional**: Indicador de la Intensidad de Carbono Operacional (**CII**): determina las emisiones específicas de CO₂ en un año concreto y se aplicará a los buques de **GT ≥ 5.000**.
- Se calcula mediante la fórmula:

$$\text{CII operativo anual prescrito} = (1 - Z/100) \times \text{CII}_R$$

- Donde 'Z' es el **factor de reducción anual** es un valor fijo para todos los tipos de buques (el **5% para 2023**, el **7% para 2024**, el **9% para 2025**, el **11% para 2026** y un porcentaje por definir para el periodo 2027-2030). Se ha tomado 2019 como año de referencia.
- El valor 'CII_R' se calcula según las directrices elaboradas por la OMI.

MARPOL – MEPC 76 – Anexo VI

Medidas a corto plazo: Indicador de la Intensidad de Carbono (CII)

- La Administración o una OR documentará y verificará el CII obtenido respecto del CII prescrito y establecerá una **clasificación de la intensidad de carbono operacional** que podrá ser “A”, “B”, “C”, “D” o “E”, según el nivel de rendimiento.
- Los buques clasificados como “D” durante **3 años consecutivos** o como “E”, deberán elaborar un **Plan de medidas correctivas** para alcanzar el CII operacional anual prescrito. **Plazo: 1 mes** desde la notificación del CII.
- La OMI **revisará** antes del **1 de enero de 2026**, la eficacia de la implantación del CII y EEXI y, si fuera necesario, aplicará **medidas correctivas reforzadas**.

MARPOL – MEPC 76 – Anexo VI

Directrices detalladas para apoyar la aplicación de las nuevas reglas (EEXI y CII)

- **Método de cálculo** del índice de eficiencia energética aplicable a los buques existentes (**EEXI**) **obtenido**.
- **Reconocimiento y certificación del EEXI** aplicable a los buques existentes.
- **Sistema de limitación de la potencia en el eje/del motor** para **cumplir** las prescripciones del **EEXI** y utilización de una reserva de potencia.
- **Indicadores de la intensidad de carbono operacional** y métodos de cálculo (Directrices D1).
- **Niveles de referencia** para su utilización con los indicadores de la intensidad de carbono operacional (Directrices D2).
- **Factores de reducción de la intensidad de carbono operacional** en relación con los niveles de referencia (Directrices D3).
- **Clasificación de la intensidad de carbono operacional** de los buques (Directrices D4).

MARPOL – MEPC 76 – Anexo VI

Directrices detalladas para apoyar la aplicación de las nuevas reglas (EEXI y CII)

- **EEXI (3 grupos de Directrices)**: Decisiones tomadas:
 - Si se instala una limitación de la potencia del motor (*Engine Power Limitation*, EPL), la potencia del motor en el cálculo del EEXI (PME) debe ser el **83%** de la potencia instalada limitada (MCR_{lim}) o el **75%** de la potencia máxima (MCR), si este valor es inferior.
 - Se aceptaron los cálculos numéricos como alternativa a los ensayos hidrodinámicos con modelo para calcular la velocidad de referencia exacta (v_{ref}) en el método de cálculo del EEXI obtenido.
 - Se estudiarán más a fondo **otras opciones para calcular la v_{ref}** usando mediciones de la velocidad en servicio, que podrán incluirse en una fase posterior.
 - Se **aplazó** el estudio de las **tecnologías de eficiencia energética**, por ejemplo, los sistemas de propulsión eólica.
 - Se acordó un **factor de corrección** (fórmula) de la capacidad para los **buques de carga rodada** (buques para el transporte de vehículos).

MARPOL – MEPC 76 – Anexo VI

Directrices detalladas para apoyar la aplicación de las nuevas reglas (EEXI y CII)

- **CII (4 grupos de Directrices)**: Decisiones tomadas:
 - Las **D1** se adoptaron sin introducir factores de corrección, excepciones o exclusiones de viaje.
 - El Grupo por Correspondencia debatirá unas Directrices (**D5**) sobre un nuevo factor de corrección y se acordarán en el MEPC 78 (en 2022).
 - Las **D2** se adoptaron sin que se aceptara la propuesta de dividir los niveles de referencia y sin establecer una categoría aparte para las NGV.
 - Las **D3** se adoptaron aplicando un enfoque de 3 etapas sobre los factores de reducción para el periodo 2020-2030: el 1% cada año para el periodo 2020-2022, seguido del 2% cada año para el periodo 2023-2026 y un porcentaje por decidir para el periodo 2027-2030).
 - Las **D4** se adoptaron sin cambios. Podrían plantearse algunas cuestiones en el grupo de correspondencia sobre los factores de corrección.

ASOCIACIÓN DE NAVIEROS ESPAÑOLES

Índice

1

- OMI. SOLAS. Código IMDG. Enmiendas en periodo de cumplimiento y próximas enmiendas que entrarán en vigor.

2

- OMI. MARPOL. Emisiones de CO₂. Resultados del MEPC 76.

3

- UE: Reciclaje. MRV. Pacto Verde Europeo – Paquete legislativo ‘*Fit for 55*’ (EU – ETS, *Fuel EU Maritime*, etc.).

4

- Piratería en el golfo de Guinea.

5

- Control por el Estado Rector del Puerto (PSC).

6

- Normativa española. Coronavirus.

7

- Inspecciones intermedias del Convenio sobre el Trabajo Marítimo (CTM 2006).

UE – Reg. 1257/2013 - Reciclaje de Buques

- **12 noviembre 2020:** la CE publicó una **nueva actualización** de la **lista de instalaciones de reciclaje** de buques. Incluye **43**: 34 en el EEE y 9 en países terceros (8 en Turquía y 1 en EEUU).
- Las instalaciones autorizadas son **insuficientes** para la flota mercante europea. **20** instalaciones de la India han solicitado ya su inclusión, pero sólo **2** han sido **auditadas** por la CE y **ninguna** ha recibido todavía el visto bueno.
- **Prohibición Convenio de Basilea:** las instalaciones de países no pertenecientes a la OCDE, como la India, no pueden incluirse en la lista sin un acuerdo bilateral. Es **URGENTE** iniciar las negociaciones UE-India.
- **Revisión del Reg. 1257/2013:** introducción de incentivos económicos y el concepto '*EU beneficiary ownership*'.
- **21 junio:** nueva revisión de la lista. Incluirá una en **Bilbao**.

UE – MRV: Propuesta de revisión del Reglamento 2015/757 (MRV)

- Está **pendiente** de debatir en el Consejo este año 2021 las propuestas para revisar el Reglamento 2015/757 (MRV).
- **Última actualización (septiembre 2020):** el PE aprobó su propuesta de enmiendas al MRV, que plantean:
 - Incluir al transporte marítimo en el EU-ETS (esta medida ya se va a proponer como parte del paquete '*fit for 55*');
 - Reducir las emisiones más allá del objetivo de la OMI para 2030. Antes de 2030: obligación de reducir las emisiones medias anuales de CO₂ con multas si se incumple;
 - En 2030: ningún buque atracado en un puerto de la UE podrá emitir GEI;
 - Sistema de etiquetado del comportamiento medioambiental de los buques.

UE – Paquete '*fit for 55*': Inclusión del transporte marítimo en el sistema EU - ETS

- **14 de julio 2021:** la CE presentará el paquete legislativo '*fit for 55*'. Incluye con **14 medidas** para reducir las emisiones de GEI, entre ellas, **introducir al transporte marítimo en el EU-ETS**. Esta propuesta es probable que establezca:
 - Entrada en vigor: 1 de enero de 2023.
 - Aplicación: buques de GT ≥ 5.000 en viajes intraeuropeos y el 50% de las emisiones de los viajes internacionales.
 - Sistema abierto: las empresas podrían comprar derechos de emisión de otros sectores.
 - Implantación progresiva: los primeros años sólo se pagaría por una determinada parte de las emisiones.
 - Creación de un fondo que se reinvierta en iniciativas de I+D dentro del sector.
 - Precio del carbono: posibilidad de establecer un sistema de tasa sobre el combustible (la Comisión es reacia).

UE – Paquete *'fit for 55'*: Propuesta de Directiva *Fuel EU Maritime*

- **14 de julio 2021:** se publicará la propuesta. Se pretende fomentar el uso de combustibles alternativos sostenibles por los buques y en los puertos. Para ello:
 - Se establecerá un **estándar de combustible** para todos los buques en navegación; y
 - **Obligación** de cero emisiones para los **buques atracados en puerto**, por ejemplo, mediante la conexión al Suministro de Electricidad en Tierra (OPS).
- **Borrador final** de la propuesta:
 - **Aplicación**: buques de GT > 5.000. Gases: CO₂, CH₄ y N₂O.
Afecta a: viajes intracomunitarios y viajes desde el último puerto de escala no UE a un puerto de un EM y desde un puerto de un EM al siguiente puerto de escala no UE.

UE – Paquete ‘fit for 55’: Propuesta de Directiva Fuel EU Maritime (Cont. 1)

- Entidad responsable: la **empresa** (según se define en el MRV).
- Objetivos:
 - **Estándar de combustible**: el promedio de la intensidad de GEI de la energía usada a bordo por los buques no excederá del **valor de referencia de 2020** reducido en los siguientes porcentajes:
 - 2% para 2025;
 - 6% para 2030;
 - 13% para 2035;
 - 26% para 2040;
 - 59% para 2045;
 - 75% para 2050.

UE – Paquete ‘fit for 55’: Propuesta de Directiva Fuel EU Maritime (Cont. 2)

- **Objetivos**: **Uso obligatorio del OPS en el atraque**: a partir del **1 de enero de 2030** para portacontenedores y buques de pasaje. **Exenciones** al OPS a buques que:
 - Permanezcan en el atraque menos de 2 horas.
 - No puedan conectarse al OPS porque el puerto no tiene disponible la infraestructura o sea incompatible. A partir del 1 de enero de 2035, esta excepción sólo 5 veces al año.
 - Usen tecnologías de cero emisiones (pilas de combustible, almacenamiento de electricidad a bordo, etc.).
 - Usen la generación de energía a bordo, durante un período de tiempo limitado, en situaciones de emergencia.

UE – Paquete ‘fit for 55’: Propuesta de Directiva Fuel EU Maritime (Cont. 3)

- Seguimiento, notificación y verificación: **NUEVO MRV**, independiente y adicional específico para los objetivos del *FuelEU Maritime*.
- Mecanismo de cumplimiento: sistema de cumplimiento parecido al del ETS. Si un buque **mejora** el objetivo de emisiones establecido en el *FuelEU*, se le proporcionarán **créditos**. Las compañías que no cumplan podrán adquirir estos créditos en el mercado o pagar una **tasa o multa** a un **fondo** administrado por la Comisión.

Si un buque dispone de créditos, su compañía puede transferirlas al saldo del próximo año de este buque o a otra compañía. Si no, podrá obtener los que le falten de otro que disponga de créditos en exceso. También podrá restarlos del saldo del siguiente año. Habrá un límite en el número de unidades que se pueden restar. Esquema parecido al EU – ETS.

UE – Paquete *'fit for 55'*: Propuesta de Directiva sobre fiscalidad de la energía

- Revisión de la Directiva 2003/96/CE: establece los tipos mínimos que los Estados deben aplicar a determinadas fuentes de energía (electricidad, hidrocarburos y carbón). **Exento el combustible para la navegación comercial.**
 - Entrada en vigor: prevista **1 de enero de 2026.**
 - **Mecanismo de ajuste en frontera (CBAM)**: su objetivo es evitar las 'fugas de carbono' mediante la integración en el EU-ETS de determinadas importaciones de productos intensivos en emisiones de carbono.
 - **Regulará**: emisiones de GEI en la producción de cemento, electricidad, fertilizantes, hierro y acero y aluminio.
 - **Aplicación**: mercancías procedentes de países y territorios que no pertenecen a la Unión Aduanera.
 - **Entidad responsable**: el importador.

Índice

1

- OMI. SOLAS. Código IMDG. Enmiendas en periodo de cumplimiento y próximas enmiendas que entrarán en vigor.

2

- OMI. MARPOL. Emisiones de CO₂. Resultados del MEPC 76.

3

- UE. Reciclaje. MRV. Pacto Verde Europeo – Paquete legislativo ‘*Fit for 55*’ (EU – ETS, *Fuel EU Maritime*, etc.)

4

- Piratería en el golfo de Guinea.

5

- Control por el Estado Rector del Puerto (PSC).

6

- Normativa española. Coronavirus.

7

- Inspecciones intermedias del Convenio sobre el Trabajo Marítimo (CTM 2006).

Piratería

Informe de ICC-IMB: Enero – Diciembre 2020

PIRATERÍA Y ATAQUES A MANO ARMADA A BUQUES
ICC INTERNATIONAL MARITIME BUREAU

195 INCIDENTES

SE REGISTRARON EN EL CENTRO DE INFORMACIÓN DE IMB
ENERO 2020 - DICIEMBRE 2020



#IMBpiracy

@IMB_Piracy

PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS
ICC INTERNATIONAL MARITIME BUREAU



TYPES OF ATTACKS
JANUARY-DECEMBER 2020

161	20	11	3
VESSELS BOARDED	ATTEMPTED ATTACKS	VESSELS FIRED UPON	VESSELS HIJACKED



#IMBpiracy

PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS
ICC INTERNATIONAL MARITIME BUREAU



TYPES OF VIOLENCE TO CREW
JANUARY - DECEMBER 2020

5	34	9	135	8
ASSAULTED	HOSTAGE TAKEN	INJURED	KIDNAPPED	THREATENED



#IMBpiracy

@IMB_Piracy

PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS
ICC INTERNATIONAL MARITIME BUREAU



TOTAL INCIDENTS
PER REGION
JANUARY - DECEMBER 2020

Region	Total incidents reported
South Asia	61
West/Central Africa	41
Indian Subcontinent	21
East and SE Asia	18



#IMBpiracy

@IMB_Piracy

Piratería

Informe de ICC-IMB: Enero – Diciembre 2020

- **195** ataques, supone un **aumento (+15,6%)** frente al mismo periodo en 2019 (162).
- Por tipos de ataques: 161 buques abordados, 3 secuestrados, 11 recibieron disparos.
- **África Occidental**: sigue siendo una de las zonas más peligrosas para la navegación: **88** ataques, el **45%** del total mundial. En 2019, 64 casos, un aumento del 37,5%.
- En **Somalia** y **Golfo de Adén NO** se han producido incidentes. En el estrecho de Singapur **23** ataques (12 en 2019). En Indonesia aumentaron de 25 a **26**.
- **Recomendaciones a buques de intereses españoles:** mantenerse en contacto con COVAM.

Piratería

Informe de ICC-IMB: Enero – Marzo 2021

- **38** ataques, **descenso (19%)** frente al mismo periodo en 2020 (47). De ellos, 33 fueron abordados, 1 secuestrado y 2 recibieron disparos con armas de fuego.
- **40** marinos **secuestrados**, casi el doble (22) que en 2020.
- Por tipos de buques: 12 graneleros, 9 portacontenedores y 17 buques de otros tipos.
- **Somalia y golfo de Adén**: se ha producido **1** incidente.
- **Asia**: **9** casos descenso (**- 30,7%**) frente al mismo periodo en 2020 (13). De los 9 ataques, 6 se han producido en el estrecho de Singapur (5 en 2020).

ASOCIACIÓN DE NAVIEROS ESPAÑOLES

Piratería - Golfo de Guinea

- **Enero-Marzo 2021:** sigue siendo una de las zonas más peligrosas para la navegación: **17** incidentes, el **43% del total**.
- **8 febrero:** ataque a un buque de bandera española.
- Entre **junio y octubre:** Patrullero “**VIGÍA**” desplegado en la costa occidental de África y golfo de Guinea.
- **Recomendaciones a buques de intereses españoles:** mantenerse en contacto con el **COVAM**.
- Iniciativas europeas: Presencia Marítima Combinada.
- **Dinamarca:** desplegará 1 fragata en noviembre durante 5 meses.
- Resolución del MSC la OMI.
- **Nigeria:** Proyecto Deep Blue.



Piratería

Seguridad Privada en buques españoles

- **Febrero:** publicación del anteproyecto de ley de reforma de la Ley de Puertos del Estado y de la M.M.
- Se ha propuesto que los buques del REC puedan contratar seguridad privada con empresas que tengan su sede social en un Estado miembro de la UE.
- **El anteproyecto aún no ha sido aprobado por el Consejo de Ministros para iniciar el trámite parlamentario.**

ANAVE
ASOCIACIÓN DE NAVIEROS ESPAÑOLES

Índice

1

- OMI. SOLAS. Código IMDG. Enmiendas en periodo de cumplimiento y próximas enmiendas que entrarán en vigor.

2

- OMI. MARPOL. Emisiones de CO₂. Resultados del MEPC 76.

3

- UE: Reciclaje. MRV. Pacto Verde Europeo – Paquete legislativo ‘*Fit for 55*’ (EU – ETS, *Fuel EU Maritime*, etc.)

4

- Piratería en el golfo de Guinea.

5

- Control por el Estado Rector del Puerto (PSC).

6

- Normativa española. Coronavirus.

7

- Inspecciones intermedias del Convenio sobre el Trabajo Marítimo (CTM 2006).

Port State Control

Resultados buques españoles 2020

Año	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021 (a 31 mayo)
Nº inspecciones	61	64	48	44	49	55	48	15
Nº buques distintos Inspeccionados	52	52	45	40	43	52	46	15
Detenciones (% sobre inspecciones)	2 (3,3%)	2 (3,1%)	1 (2,1%)	2 (4,5%)	0 (0,0%)	1 (1,8%)	2 (4,2%)	1 (6,7%)



Port State Control

Resultados buques españoles – Enero-Mayo 2021

	Enero – Mayo 2020	Enero – Mayo 2021	Variación (%)
Buques inspeccionados	18	15	-16,7% ↓
Inspecciones	18	15	-16,7% ↓
Inspecciones con deficiencias	10	7	-30,0% ↓
Porcentaje de inspecciones con deficiencias	55,6%	46,7%	-16,0% ↓
Deficiencias	58	30	-48,3% ↓
Promedio de deficiencias por inspección	3,2	2,0	-37,9% ↓
Detenciones	1	1	=
Detenciones/Inspección (%)	5,6%	6,7%	+16,7% ↑

- Se ha producido **1 detención** en abril.
- Para seguir en **Lista Blanca** en julio de 2022, son necesarias **18 inspecciones más** de PSC en 2021 y que no se registre **ninguna detención más**.

Port State Control – Varios

- **Campaña de Inspección Concentrada (CIC):** se ha reestablecido tras suspenderse en 2020 por el COVID. Comienza el **1 de septiembre** y durará 3 meses. Estará dedicada a la **estabilidad** del buque.
- **23 abril:** se han actualizado las recomendaciones para las inspecciones de PSC durante el COVID-19 (*PSCircular 97*). Se **mantiene la recomendación** a los Estados e inspectores PSC de **aplicar un enfoque práctico** en las inspecciones. Afecta a: certificados STCW, certificados médicos, instalación BWMS y duración certificados estatutarios.
- **1 enero:** actualización de 5 grupos de directrices sobre: cumplimiento del Anexo VI MARPOL, tipos de inspecciones; detenciones y medidas a adoptar; denegación de entrada a puerto; autorización de viaje al buque hacia un astillero para la rectificación de deficiencias.

Índice

1

- OMI. SOLAS. Código IMDG. Enmiendas en periodo de cumplimiento y próximas enmiendas que entrarán en vigor.

2

- OMI. MARPOL. Emisiones de CO₂. Resultados del MEPC 76.

3

- UE: Reciclaje. MRV. Pacto Verde Europeo – Paquete legislativo ‘*Fit for 55*’ (EU – ETS, *Fuel EU Maritime*, etc.)

4

- Piratería en el golfo de Guinea.

5

- Control por el Estado Rector del Puerto (PSC).

6

- Normativa española. Coronavirus.

7

- Inspecciones intermedias del Convenio sobre el Trabajo Marítimo (CTM 2006).

Normativa española. Publicación en el BOE

- Normas sobre el **mantenimiento** de **botes salvavidas**, botes de **rescate**, dispositivos de puesta a flote y aparejos de suelta.
- Instalaciones de recepción de desechos: nuevo **formulario de notificación previa** de desechos y residuos.
- **Ayudas** del ISM para la dotación de los **botiquines**. El plazo para presentar las solicitudes finaliza el **9 de julio**.
- **Plan Nacional Integrado** de Energía y Clima 2021-2030.
- **Ley 7/2021** de cambio climático y transición energética.

ANAVE
ASOCIACIÓN DE NAVIEROS ESPAÑOLES

Coronavirus. Revalidación de las titulaciones profesionales (enmiendas de Manila a STCW)

- En **2021**: la mayoría de los marinos están **obligados** a **revalidar 4 certificados de suficiencia** del Convenio STCW mediante **cursos cortos de actualización**.
- **Afecta a**: Formación básica, embarcaciones de supervivencia y botes de rescate no rápidos, botes de rescate Rápidos y avanzado en lucha CI.
- **2 de abril: Resolución** de la DGMM sobre **revalidación de los certificados** de suficiencia del Convenio STCW: permite la **ampliación** de la **fecha de validez** para los certificados caducados en 2020 o que caducan en 2021. Requisitos para solicitarlo:
 - Carta de la empresa informando del embarque inminente del tripulante.
 - Justificante de admisión para efectuar el curso.

Coronavirus. BOE – OMI – Gestiones de ANAVE

- **BOE**: hemos informado de las disposiciones publicadas sobre restricciones temporales de viajes, limitación de vuelos, medidas de cuarentena y requisitos de control sanitario.
 - **Cuadro-resumen** de ANAVE para identificar en un viaje concreto las posibles **medidas restrictivas** de la movilidad y las **excepciones** para marinos.
- **OMI**: adoptó en mayo una **Resolución** que recomienda dar **prioridad a la vacunación** de los marinos. Se ha habilitado en **GISIS** un **módulo** sobre **cambios de tripulación y repatriación** de la gente de mar. **Actualización** en abril de los **Protocolos** del sector para efectuar los relevos y viajes de las tripulaciones.
- **ANAVE**: ha informado de más de 1.000 relevos a la Unidad de Emergencias. **Desde enero**: solicitó la implantación de una estrategia de vacunación específica para los marinos.

Índice

1

- OMI. SOLAS. Código IMDG. Enmiendas en periodo de cumplimiento y próximas enmiendas que entrarán en vigor.

2

- OMI. MARPOL. Emisiones de CO₂. Resultados del MEPC 76.

3

- UE: Reciclaje. MRV. Pacto Verde Europeo – Paquete legislativo ‘*Fit for 55*’ (EU – ETS, *Fuel EU Maritime*, etc.)

4

- Piratería en el golfo de Guinea.

5

- Control por el Estado Rector del Puerto (PSC).

6

- Normativa española. Coronavirus.

7

- Inspecciones intermedias del Convenio sobre el Trabajo Marítimo (CTM 2006).

Inspecciones intermedias del Convenio sobre el Trabajo Marítimo (CTM 2006)

- **23 junio: Resolución** del Director General de MM: se centra en los asuntos competencia de la DGMM, da pautas a sus inspectores y a los de las Organizaciones Autorizadas (OOAA).
- **Tramitación electrónica** y expedición de documentos en formato electrónico: **Resolución de Firma Electrónica** del Director General de la Marina Mercante.
- **OOAA:** se les faculta para actuar en nombre de la DGMM en el extranjero y territorio español. Podrán firmar: el refrendo intermedio, inspecciones adicionales, la prórroga y renovación del Certificado.
- **Si interviene una OOAA** que ha sido autorizada por la DGMM: contactar con la IT y el ISM que indicarán cómo proceder y la documentación a enviar por las empresas.
- **Ventana solicitud de inspección:** 3 meses antes de que caduque el cert. y concluye 1 mes antes de dicha caducidad.

Inspecciones intermedias del Convenio sobre el Trabajo Marítimo (CTM 2006)

- **Inspecciones en puertos españoles:** la Resolución **no contempla** la posibilidad de que la inspección se efectúe aunque falte algún organismo. En varios casos recientes **sí lo han autorizado** expresamente el IT y/o inspector del ISM.
- **Inspecciones en puertos extranjeros:**
 - ISM y la IT: inspección documental aplicando la **técnica de muestreo**, siempre a criterio del inspector.
 - Documentación que previsiblemente van a solicitar:
 - IT: Lista de tripulantes con DNI, contratos de trabajo y/o acuerdo de empleo y nóminas, y registros individuales de las horas diarias de trabajo y descanso.
 - ISM: Lista de Tripulantes con DNI y Reconocimiento Médico de tripulantes extranjeros/españoles no residentes en territorio nacional emitidos según STCW.

Cuestiones a tratar con la Administración

- **Interpretación RD-ley 13/2021:** excepciones a la obligatoriedad en el uso de las mascarillas en lugares o espacios cerrados de uso público si el 80% de los trabajadores tiene la pauta completa. **¿Se aplica así a los buques?**
- **Temario** de las **pruebas** sobre conocimiento de la **legislación marítima española:** simplificación normativa.
- **Reglamento UE 1257/2013 (reciclaje):** expedición del Certificado IHM sólo en español, solicitar versión en inglés.
- Aplicación del Convenio **BWM** en los **tráficos de cabotaje** Península-Canarias.

ASOCIACIÓN DE NAVIEROS ESPAÑOLES



ASOCIACIÓN DE NAVIEROS ESPAÑOLES

Nota resumen sobre los principales asuntos tratados con la DGMM en la reunión de presentación del Informe Técnico 1/2021 de ANAVE sobre Seguridad y Medio Ambiente

(1 de julio de 2021)

1. Reglamento UE 1257/2013 sobre reciclaje de buques.

Instalaciones de reciclaje:

Las 43 instalaciones de reciclaje de buques autorizadas hasta la fecha por la Comisión Europea no son suficientes para cubrir las necesidades de reciclado de la flota mercante europea. Aunque 20 instalaciones situadas en la India han solicitado su inclusión en la lista europea, aún no se ha aceptado a ninguna.

El principal problema para incluirlas es la prohibición del Convenio de Basilea sobre el control de los movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y su eliminación. La Comisión está trabajando en diferentes alternativas que permitan su inclusión, como la firma de un acuerdo bilateral con la India o la modificación del Reglamento 1013/2006 relativo a los traslados de residuos.

En la reunión, ANAVE pidió que España apoye en la UE la inclusión de las instalaciones de la India en la lista Europea como la única vía para que terminen convergiendo el Reglamento europeo de reciclaje y el Convenio internacional de Hong Kong de 2009 sobre esta misma materia, que aún no ha entrado en vigor.

El DGMM tomó nota de este asunto y comentó que compartía nuestra visión, que es la postura que han venido defendiendo con carácter general para este y otros asuntos. Asimismo, indicó que en este tema también tienen competencias otros organismos de la Administración y que les hará llegar la posición de la DGMM, en línea con la de ANAVE.

Expedición del Certificado IHM en inglés y español:

Una empresa asociada nos informó de que había recibido el Certificado del Inventario de Materiales Peligrosos (*Inventory of Hazardous Materials*, IHM) redactado únicamente en español y nos trasladó la conveniencia de disponer de una versión de dicho documento traducida al inglés.

La DGMM comentó que el español está considerado como un idioma oficial pero que, no obstante, **van a estudiar cómo pueden modificar el sistema informático** para corregir el Certificado e incluir la redacción en inglés. Nos informarán de los avances que vayan teniendo.

2. Inspecciones de *Port State Control* del MOU de París a buques españoles.

El 1 de julio, el MOU de París publicó su [informe](#) anual correspondiente al año 2020. En el mismo, se confirma la permanencia de España en el puesto 36 (de un total de 39) de la Lista Blanca de banderas del MOU hasta el 1 de julio de 2022.

Se informó de que en abril se produjo la detención del buque *Open Arms* en Italia. Para mantener el pabellón español en la lista blanca el próximo ejercicio es necesario que nos hagan 9 inspecciones más en lo que queda de año y que no se registre ninguna detención más.

El DGMM **pidió la colaboración de todas las empresas**, les recomendó **no bajar la guardia y que contacten con la Administración ante cualquier duda** o situación problemática en relación con las inspecciones de *Port State Control* para tratar de resolverla y evitar la detención del buque.

3. Seguridad privada a bordo de buques de pabellón español (REC).

En febrero, el MITMA publicó un Anteproyecto de ley para reformar la Ley de Puertos y de la Ley de Navegación Marítima.

Entre otras cuestiones, el Anteproyecto incluía una disposición adicional que autorizaba a los buques del REC la contratación de servicios de seguridad privada de embarque de guardas armados con empresas que tengan su sede social en un Estado miembro de la UE.

El DGMM informó que están analizando todos los comentarios recibidos y que **espera poder tener una propuesta lista** para remitirla al Consejo de ministros **en el mes de septiembre**.

4. Aplicación del Convenio BWM en los tráficos de cabotaje Península-Canarias.

En el mes de mayo, una empresa asociada nos pidió aclaración sobre si en la fecha de caducidad del Certificado IOPP, los buques dedicados a tráficos de cabotaje Península-Canarias estaban obligados a instalar un sistema de tratamiento de las aguas de lastre, en aplicación del Convenio de gestión de las aguas de lastre (Convenio BWM), ya que en contacto con la DGMM, se les había preguntado cómo cumplía el buque los requisitos del este Convenio.

Como recordarán, el art. 3.2.b) del convenio establece que el mismo no se aplicará a los buques de un Estado Parte (ej. España) *«que operen únicamente en aguas bajo la jurisdicción de esa Parte, salvo que ésta determine que la descarga de lastre dañaría el medio ambiente»*. Por tanto, España debería disponer de pruebas de dicho daño para exigir la aplicación en algunos tráficos de cabotaje a **buques de pabellón español**. En las reuniones de trabajo previas a la entrada en vigor del Convenio quedó claro que el Ministerio competente para evaluar el posible daño al medioambiente era el entonces llamado MAGRAMA que nos informó de que tenían previsto encargar al Instituto Español de Oceanografía (IEO) unos estudios biológicos para determinarlo. Hasta la fecha, aún no se han concluido dichos estudios.

La redacción del siguiente apartado, 3.2.c) es diferente: una Parte (España) puede autorizar a los buques de otra Parte (ej. Portugal), la no aplicación del convenio, pero *«no concederá tal autorización si, en virtud de la misma, se daña o deteriora el medio ambiente»*. Interpretado literalmente, España debería disponer de los resultados de los estudios (que son, sin duda, los mismos del caso anterior) antes de autorizar a buques de otros países a no aplicar el convenio en sus tráficos de cabotaje nacional.

Este asunto se planteó a la DGMM desde un primer momento, por entender ANAVE que la diferencia de tratamiento recogida en los apartados anteriores según el pabellón del buque no parece que sea compatible con el derecho a la libertad de prestación de servicios que se aplica al transporte marítimo en tráficos de cabotaje nacional, en virtud del Reg. 3577/1992.

La DGMM parece estar reconsiderando la aplicación práctica que se ha venido haciendo hasta ahora. En la reunión se acordó seguir analizando el asunto para aclarar a las empresas la aplicación.

5. Inspecciones intermedias del Convenio sobre el Trabajo Marítimo (CTM 2006).

El 23 de junio se circuló a las empresas la Resolución firmada del DGMM, que establece el sistema de inspección de los buques de pabellón español en virtud del Convenio sobre el Trabajo Marítimo de 2006.

La Resolución se centra en los asuntos que son competencia de la DGMM, dando pautas a sus inspectores y a los de las Organizaciones Autorizadas (OA), y evitando dar instrucciones precisas a los inspectores del Instituto Social de la Marina (ISM) y de la Inspección de Trabajo (IT).

Inspecciones MLC en fin de semana:

Se preguntó cómo se resolvería el siguiente ejemplo práctico: una inspección MLC en puerto español que se efectúa en fin de semana y por la imposibilidad de que haya disponible un inspector de la DGMM (y por extensión tampoco del ISM ni de Trabajo) la empresa decide optar por que haga la inspección una Organización Autorizada (OA).

La Subdirectora General de MM nos indicó que en este caso habría que solucionarlo delegando la inspección en una OA o aplazar la inspección y hacerla en el extranjero.

ANAVE recordó que, en las inspecciones de 2018, hubo casos en los que no se pudieron hacer las inspecciones en puerto español porque no había disponible un inspector de trabajo o del ISM y la inspección la efectuó una OA en otro puerto extranjero, sin que estuvieran presentes ni el inspector de trabajo ni el del ISM. Si por la operativa del buque a la compañía le viene mejor hacer la inspección con una OA, no tiene sentido que sí se pueda hacer en un puerto extranjero y no en un puerto español.

El DGMM reconoció que efectivamente resulta absurda esta forma de aplicar el CTM 2006 pero que, por el momento, la fórmula que plantea la Subdirectora es la única opción posible.

La Subdirectora pidió a las empresas que:

- En aquellos casos en que existe la posibilidad de que la **escala** se haga **en fin de semana, lo informen lo antes posible** para establecer los canales de comunicación pertinentes con el ISM y la Inspección de Trabajo.
- Si la **inspección** va a ser **en el extranjero**, la **soliciten lo antes posible dentro del plazo que les permite la ventana de inspección**, para así dar tiempo tanto a la Inspección de Trabajo como al ISM a revisar la documentación antes de la visita del inspector de Marina Mercante o de la OA.

Tramitación electrónica de la solicitud de inspección MLC:

Se confirmó que la tramitación de las solicitudes para hacer las inspecciones es completamente electrónica.

La subdirectora confirmó que en caso de inspecciones en puerto español será la Capitanía Marítima la que se pondrá en contacto con el ISM y con la Inspección de Trabajo para coordinar las tareas.

6. Temario de las pruebas de conocimiento de la normativa marítima española para el reconocimiento de los títulos profesionales extranjeros.

A finales de 2019, propusimos a la DGMM una revisión de la regulación y del procedimiento español de reconocimiento de títulos, reduciendo el temario y aceptando la posibilidad de efectuar el examen en cualquier Capitanía Marítima e incluso en los consulados españoles en el extranjero.

El DGMM comentó que **han incluido una Disposición sobre las pruebas de legislación marítima en la última versión del borrador de RD que modificará el RD 973/2009 sobre titulaciones profesionales** de la Marina Mercante. Coincide con nuestra opinión de que es necesario flexibilizar el temario y además es un requisito que se deriva del informe de auditoría que les ha hecho la EMSA sobre el cumplimiento de la Directiva de titulaciones profesionales. Además, comentó que no es razonable que existan unas pruebas cuyo resultado práctico es que nadie puede superarlas y, por ello, han establecido en la citada Disposición unas condiciones que permitirán que las pruebas sean bastante más razonables.

La intención de la DGMM es que también se puedan establecer convocatorias específicas para aquellas empresas que lo requieran. En este periodo transitorio hasta que se publique el nuevo RD de titulaciones (está previsto que sea antes de que finalice el año) la prueba será todo lo sencilla que permita la regulación actual. En cuanto tengan listo el RD, la flexibilización será mucho mayor.

Sobre la posibilidad de **examinarse en los consulados**, comentó que si ahora mismo esta opción no se prohíbe por parte de la DGMM **se podría hacer, y lo único que faltaría es coordinar este asunto con los consulados**. Nos indicó que si hay alguna necesidad específica en este sentido se lo hagamos saber, ya que con carácter general el Ministerio de Asuntos Exteriores no suele poner problemas a estas demandas y por parte de la DGMM no tienen ningún problema en que se pueda hacer así.

7. Interpretación del RD ley 13/2021 sobre excepciones a la obligatoriedad en el uso de las mascarillas en lugares o espacios cerrados de uso público.

El 25 de junio se publicó en el BOE el RD-ley 13/2021 que, entre otras cuestiones, exime de la obligatoriedad del uso de la mascarilla en aquellos lugares o espacios cerrados de uso público que formen parte del lugar de residencia de los colectivos que allí se reúnen, siempre y cuando dichos colectivos y los trabajadores que ejercen allí sus funciones tengan coberturas de vacunación contra el SARS-CoV-2 superiores al 80% con pauta completa, acreditado por la autoridad sanitaria competente.

En la reunión, preguntamos si esta disposición se aplicaría también a los buques.

La opinión del DGMM es que, **si el 80% de los tripulantes están vacunados y al tratarse de una unidad de convivencia habitual, parece completamente lógico que los marinos estén exentos del uso de la mascarilla.** No obstante, el DGMM comentó que no podía darnos una respuesta taxativa porque el asunto es competencia de las autoridades de salud pública. En su opinión esta es la aplicación más lógica y sensata.

En teoría, hasta ahora, cuando el buque estaba en navegación la interpretación flexible era que la mascarilla no era obligatoria por no ser el buque un lugar de trabajo sino el lugar de residencia habitual de todos los tripulantes que están a bordo y, en consecuencia, a los tripulantes se les podía considerar como convivientes. Si esta nueva norma de alguna forma lo que hace es flexibilizar los requisitos, no parece que tenga ningún sentido que suponga un paso atrás y sea más restrictiva.

Cuando el buque está en puerto y si acceden a bordo otros colectivos, la tripulación sí debería usar la mascarilla.

8. Datos de consumo de combustible que las empresas comunican en cumplimiento de los sistemas DCS de la OMI y MRV de la UE.

El Consejero Técnico de Seguridad y Medio Ambiente en la zona de Levante de la DGMM, D. Juan Andrés Lecertúa, intervino para hacer una aclaración sobre la información que las empresas están comunicando a los órganos reguladores en relación con el sistema de recopilación de datos sobre el consumo de combustible de los buques (DCS) de la OMI y el Reglamento 2015/757 de la UE sobre el seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo (MRV). La DGMM ha detectado que algunas empresas están notificando el consumo de combustible que les sale en sus cálculos sin tener en cuenta que quizá podrían notificar una cantidad más baja.

Comentó que, a efectos de comunicar los datos sobre el consumo de combustible, distancia recorrida, etc., las empresas deben tener claro que es válido y se puede usar cualquiera de los métodos que se indican en las Directrices de la OMI y en el Reglamento MRV y sus anexos. Es decir, el combustible se puede contabilizar por varios métodos mediante la información que proporcionan las Notas de Entrega de Combustible (*Bunker Delivery Note*, BDN), usando caudalímetros o un sistema de control electrónico/automático en el tanque de combustible, que permita saber lo que el buque va consumiendo a lo largo del año.

Su recomendación es que, **las empresas contabilicen el consumo por distintos métodos de cálculo, comparen los resultados obtenidos y notifiquen la cantidad de lo que menos hayan consumido**, siempre que estén cumpliendo la normativa. También se debe tener en cuenta que a las BDN se les puede deducir las cantidades que el buque haya descargado a tierra como fangos, que estén anotadas en el Libro Registro de Hidrocarburos (*Oil Record Book*). Esto es importante, ya que todo esto al final va a ir relacionado con otros parámetros como el Índice de Carbono, la eficiencia energética, etc.

Nos indicó que nos enviará una pequeña Nota comentando este asunto.