

## ANAVE – Circular de Régimen Interior

Madrid, 22 de mayo de 2018

Ref: SMA 21/2018/AB

**Asunto:** Envío del Informe ANAVE sobre Seguridad y Medio Ambiente 1/2018

**Acto de presentación:** 30 mayo 2018, 10.30 horas, ETSI Navales de Madrid

Muy Srs. nuestros:

Adjuntamos como **Anexos 1 y 2** el nuevo Informe semestral de ANAVE sobre Seguridad y Medio Ambiente, que recoge las principales novedades en materia normativa nacional e internacional en estas materias.

Como ya les habíamos adelantado, este informe se presentará el próximo día **30 de mayo, miércoles, de 10:30 a 14:15 horas**, en la **Sala de Conferencias (primera planta) de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales de Madrid**, Avda. Arco de la Victoria, s/n Ciudad Universitaria, Madrid.

Les recordamos que el Orden del Día previsto es el siguiente:

**10.30 h: Sólo para empresas asociadas a ANAVE.** Presentación de la Fundación Estatal para la Formación en el Empleo (FUNDAE) sobre cómo aplicar la bonificación por formación en las cuotas a la Seguridad Social.

**11.00 h: Sólo para empresas asociadas a ANAVE.** Presentación por ANAVE del informe sobre novedades normativas. Cuestiones planteadas sobre el mismo por los asistentes. Cuestiones a plantear a la Administración sobre estos asuntos.

**12.00 h: Incorporación de los representantes de la Administración** para debate de asuntos relativos al informe.

**12.45 h: Presentación y debate en mesa redonda** sobre normas de seguridad y medio ambiente, con especial con especial atención a:

- Asuntos que ha tratado el MEPC 72 de la OMI en el mes de abril y nuevas obligaciones para las empresas armadoras:
  - reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques,
  - medidas para mejorar la eficiencia energética del transporte marítimo,
  - contaminación atmosférica y eficiencia energética,
  - sistema de recopilación de datos sobre consumo de combustibles y convenio de lastre, preparación de la Parte II del Plan de Gestión de la Eficiencia Energética (SEEMP).
- Inspecciones de renovación del certificado del Convenio marítimo de la OIT.
- Preparación del inventario de materiales peligrosos en aplicación del Reglamento UE sobre reciclaje de buques.

**14.15 h:** Fin de la jornada.

Con el fin de organizar adecuadamente la jornada y dado que hasta el momento hemos recibido un número reducido de confirmaciones, rogamos que aquellas personas que aún no lo hayan hecho y tengan previsto asistir, nos confirmen lo antes posible su asistencia a este acto, en el teléfono: 91 458 00 40 o en la dirección de correo electrónico: abasurko@anave.es

Asimismo, agradeceríamos a las empresas asociadas que nos indicasen aquellos aspectos concretos de su interés que deseen que se traten en la reunión para fomentar el debate con la Administración.

Muy atentamente,

Manuel Carlier  
Director General

# Novedades normativas sobre Seguridad y Medio Ambiente

Mayo 2018

## ÍNDICE

|                                                                           |    |
|---------------------------------------------------------------------------|----|
| Mayo 2018 .....                                                           | 1  |
| 1. SOLAS .....                                                            | 2  |
| 1.1. Enmiendas en periodo de cumplimiento .....                           | 2  |
| 1.2. Entrada en vigor de enmiendas adoptadas.....                         | 8  |
| 1.3. Otros asuntos relacionados con la seguridad marítima .....           | 11 |
| 2. MARPOL .....                                                           | 23 |
| 2.1. Enmiendas en periodo de cumplimiento .....                           | 23 |
| 2.2. Próxima entrada en vigor de enmiendas ya adoptadas .....             | 26 |
| 2.3. Anexos de MARPOL .....                                               | 29 |
| 2.4. Otros asuntos relacionados con la protección del medio ambiente..... | 37 |
| 3. UNIÓN EUROPEA (UE) .....                                               | 46 |
| 3.1. Novedades normativas publicadas en el DOUE.....                      | 46 |
| 3.2. Otros asuntos comunitarios .....                                     | 51 |
| 4. PIRATERÍA.....                                                         | 64 |
| 5. PORT STATE CONTROL .....                                               | 73 |
| 5.1. Resultados del PSC para buques de pabellón español.....              | 73 |
| 5.2. Campaña de Inspección Concentrada (CIC) .....                        | 74 |
| 5.3. Otros asuntos relacionados con el PSC.....                           | 75 |
| 6. NORMATIVA ESPAÑOLA.....                                                | 78 |
| 6.1. Novedades normativas publicadas en el BOE.....                       | 78 |
| 6.2. Otros asuntos relacionados con la normativa española.....            | 89 |

## 1. SOLAS

### 1.1. Enmiendas en periodo de cumplimiento

### 1.2. Entrada en vigor de enmiendas adoptadas

### 1.3. Otros asuntos relacionados con la seguridad marítima

#### 1.1. Enmiendas en periodo de cumplimiento

De todas ellas se ha dado ya cuenta en anteriores informes. Se apuntan como recordatorio de fechas.

**1 de enero de 2011**

Resolución MSC.282(86), adoptada el 5 de junio de 2009:

#### Capítulo V, regla 19: Requisitos para instalar el ECDIS en los buques

El 1 de enero de 2011 entraron en vigor unas enmiendas a SOLAS que fueron adoptadas en junio de 2009, mediante la Resolución MSC.282(86) y que afectan a la regla 19 "Prescripciones relativas a los sistemas y aparatos náuticos que se deben llevar a bordo" del Capítulo V "Seguridad de la navegación".

Establecen la obligación de instalar en los buques que efectúan viajes internacionales un **sistema ECDIS** según un calendario de aplicación que comenzó en julio de 2012 y se extiende hasta 2018, según el siguiente calendario de cumplimiento:

- Buques de pasaje de  $GT \geq 500$ :
  - contruidos a partir del 1 de julio de 2012.
  - contruidos antes del 1 de julio de 2012, a más tardar, en la fecha del primer reconocimiento del equipo de seguridad que se realice a partir del 1 de julio de 2014.
- Buques tanque de  $GT \geq 3.000$ :
  - contruidos a partir del 1 de julio de 2012.
  - contruidos antes del 1 de julio de 2012, a más tardar, en el primer reconocimiento a partir del 1 de julio de 2015.
- Buques de carga (distintos de buques tanque) de:
  - $GT \geq 10.000$  contruidos el 1 de julio de 2013 o posteriormente.
  - $GT \geq 3.000$  pero inferior a 10.000, contruidos a partir de 1 de julio de 2014.
  - $GT \geq 50.000$  contruidos antes del 1 de julio de 2013, a más tardar, en el primer reconocimiento a partir del 1 de julio de 2016.

- GT  $\geq$  20.000 pero inferior a 50.000 contruidos antes del 1 de julio de 2013, a más tardar, en el primer reconocimiento después del 1 de julio de 2017.
- GT  $\geq$  10.000 pero inferior a 20.000 contruidos **antes del 1 de julio de 2013**, a más tardar, en el primer reconocimiento a partir del **1 de julio de 2018**.

La expresión “**primer reconocimiento**” hace referencia al **primer reconocimiento anual, periódico o de renovación, del equipo de seguridad**.

Las Administraciones **podrán eximir de la aplicación** de esta regla a los buques que se vayan a retirar definitivamente del servicio en los 2 años siguientes a las fechas de aplicación:

- 2014: Buques de pasaje de GT  $\geq$  500 contruidos antes del 1 de julio de 2012.
- 2015: Buques tanque de GT  $\geq$  3.000 contruidos antes del 1 de julio de 2012.
- 2016: Buques de carga que no sean buques tanque, de GT  $\geq$  50.000, contruidos antes del 1 de julio de 2013.
- 2017: Buques de carga que no sean buques tanque, de GT  $\geq$  20.000 pero inferior a 50.000, contruidos antes del 1 de julio de 2013.
- 2018: Buques de carga que no sean buques tanque, de GT  $\geq$  10.000 pero inferior a 20.000, contruidos antes del 1 de julio de 2013.

**1 de enero de 2013**

Resolución MSC.317(89), adoptada el 20 de mayo de 2011:

#### **Capítulo III, regla 1.5: sustitución de mecanismos de suelta con carga en botes salvavidas**

La regla III/1.5 de SOLAS establece que los **buques de pasaje** (independientemente de su tonelaje) y los de **carga** de GT  $\geq$  500 que efectúen **viajes internacionales** y tengan instalados mecanismos de suelta con carga en botes salvavidas que no cumplan el Código IDS (párrafos 4.4.7.6.4 y 6.6), que se modificó en la resolución MSC.320(89), deberán **sustituir o modificar estos dispositivos** en las siguientes fechas:

- **Buques nuevos:** 1 de julio de 2014 (la enmienda entró en vigor el 1 de enero de 2013, pero se retrasó su aplicación efectiva al 1 de julio de 2014).
- **Buques existentes:** en la primera entrada programada en dique seco después del 1 de julio de 2014 y, a más tardar, el **1 de julio de 2019**.

**Antecedentes:** Para reducir los accidentes relacionados con los mecanismos de suelta con carga de los botes salvavidas, la OMI adoptó, en mayo de 2011, unas enmiendas a la regla III/ 1.5 de SOLAS y al capítulo IV del Código Internacional de Dispositivos de Salvamento (Código IDS). Anteriormente, en la Resolución MSC.81(70) de diciembre de 1998, se habían aprobado unas “Recomendaciones revisadas sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento” aplicables a buques nuevos y existentes que estuvieran dotados con mecanismos de suelta con carga y recuperación de botes.

**Resumen:** Tras muchos años de intensos debates, en 2011, el Subcomité de Proyecto y Equipo (DE 55) aprobó las **Directrices para la evaluación y sustitución de los sistemas de suelta y recuperación de los botes salvavidas (MSC.1/Circ.1392)**, que incluyen una evaluación en varias etapas: examen inicial del proyecto de cada tipo de sistema de suelta por el fabricante, revisión del proyecto por la Administración y/o organización reconocida para comprobar el cumplimiento del Código IDS, seguido de una prueba de funcionamiento, y notificación de los resultados de la OMI. Además, se debe llevar a cabo un "examen de revisión única de seguimiento" para cada mecanismo instalado en cada buque, que también incluye un estudio detallado del estado de los elementos del sistema de suelta y recuperación para comprobar el desgaste, corrosión u otra degradación del material. Si dicho examen es satisfactorio, el fabricante debe expedir una declaración detallada para confirmar que el sistema se puede mantener a bordo y no es necesario sustituirlo.

#### **Implicaciones de la enmienda para los armadores:**

**Buques existentes:** Comprobar si se han examinado los mecanismos de suelta de los botes y si cumplen el capítulo IV del Código IDS modificado por la Resolución MSC.320(89). Si no es así, se debe sustituir el mecanismo de suelta. Si el fabricante de los ganchos ya no existe, es posible que haya que cambiarlos y que no sea posible llevar a cabo la evaluación en etapas.

**Buques nuevos:** Se va a exigir que los mecanismos de suelta de los botes instalados a partir de la fecha de entrada en vigor de las enmiendas al Código IDS cumplan los nuevos requisitos.

**1 de julio de 2014**

**Resolución MSC.338(91), adoptada el 30 de noviembre de 2012:**

#### **Capítulo II-1, regla 3-12: protección contra el ruido**

##### **Aplicación de la regla:**

La regla II-1/3-12 y el Código sobre niveles de ruido se aplica a **buques** de **GT ≥ 1.600**:

- Con contrato de construcción adjudicado el **1 de julio de 2014** o posteriormente, o bien
- Si no se ha formalizado un contrato de construcción, cuya quilla se haya colocado o cuya construcción se halle en una fase equivalente el **1 de enero de 2015** o posteriormente; o
- Cuya entrega tenga lugar el **1 de julio de 2018** o posteriormente.

Los buques **entregados antes del 1 de julio de 2018** y:

- Cuyo contrato de construcción se haya firmado antes del **1 de julio de 2014** y cuya quilla haya sido colocada o su construcción se halle en una fase equivalente el **1 de enero de 2009** o posteriormente pero antes del **1 de enero de 2015**; o
- Si no se ha formalizado un contrato de construcción, cuya quilla haya se haya colocado o cuya construcción se halle en una fase equivalente el **1 de enero de 2009** o posteriormente pero antes del **1 de enero de 2015**,

En los casos anteriores, se adoptarán medidas para reducir el ruido en los espacios de máquinas. Si no es posible reducir lo suficiente este ruido, se insonorizará o aislará la fuente que lo origina

o se habilitará un refugio a salvo del ruido si en dicho espacio va a estar la tripulación. Si fuera necesario, el personal que vaya a entrar en estos espacios deberá disponer de protectores de oídos.

**Antecedentes:** Para hacer obligatorio el Código sobre niveles de ruido se ha modificado el capítulo II-1 de SOLAS (sobre construcción, estructura, compartimentado y estabilidad, instalaciones de máquinas y eléctricas).

**Resumen:** En noviembre de 2012 el MSC 91 adoptó la regla II-1/3-12 que exige que los buques nuevos se construyan de acuerdo con las normas del nuevo Código.

Este Código no se aplica a:

- Naves de sustentación dinámica o **de alta velocidad**.
- Pesqueros.
- Gabarras de tendido de tuberías o gabarras-grúa.
- Unidades móviles de perforación mar adentro.
- Yates de recreo no dedicados al tráfico comercial.
- Buques de guerra y para el transporte de tropas.
- Buques sin propulsión mecánica.
- Gabarras de hincado de pilotes.
- Dragas.

#### Resolución MSC.338(91), adoptada el 30 de noviembre de 2012:

##### Capítulo II-2, regla 10.10.1: instalación de un dispositivo que avise de que la presión está baja en el equipo de respiración autónoma

**Aplicación de la regla:**

- Buques construidos a partir del 1 de julio de 2014.
- **Buques construidos antes del 1 de julio de 2014:** a más tardar, en el 1<sup>er</sup> reconocimiento a partir del **1 de julio de 2019**.

**Antecedentes:** En julio de 2011, el Subcomité de Protección Contra Incendios (FP 55) acordó que el Equipo de Respiración Autónoma (ERA) de los equipos de bombero debe ir provisto de una alarma audible y visual, o bien de otro dispositivo que avise al usuario antes de que el volumen de aire en la botella se reduzca a 200 litros. Ésta es la única modificación al Código internacional de sistemas de seguridad contra incendios (Código FSS) adoptada por el FP 55 que **se va a aplicar de forma retroactiva**.

**Resumen:** Al estudiar las enmiendas al capítulo 3.2.1.2 del Código FSS, el MSC 91 acordó modificar la regla de SOLAS II-2/10.10.1, de modo que a los buques construidos antes del **1 de julio 2002** sólo se les va a exigir estar equipados con un casco/máscara de protección anti-humo (sin depósito portátil) como parte del traje/equipo de bombero. Al ser buques existentes, disponen de un **periodo de gracia de 5 años** para cumplir el nuevo requisito.

**Implicaciones de la enmienda para los armadores:** Establece requisitos de aprobación más estrictos para los ERA. Se deben actualizar los procedimientos de formación y operacionales. Puede ser necesario proporcionar formación a tripulantes que no hayan usado este tipo de equipos anteriormente.

**Capítulo II-2, regla 10.4: comunicaciones entre el personal de los equipos de bombero**

**Aplicación de la regla:**

- Buques construidos a partir del 1 de julio de 2014.
- **Buques construidos antes del 1 de julio de 2014**): a más tardar en el 1<sup>er</sup> reconocimiento a partir del **1 de julio de 2018**.

**Antecedentes:** Esta enmienda surgió como consecuencia de un incendio en la cámara de máquinas del buque tanque sueco “*Ek-River*”, mientras se encontraba en dique seco. Se propuso actualizar los equipos de radiocomunicaciones para el personal que forma parte de los equipos de bombero e incluir otros dispositivos de seguridad adicionales como la alarma de emergencia de detección de humo, la alarma del Dispositivo de Alerta de Seguridad Personal (*Personal Alert Safety System*, PASS) y la ubicación de las luces.

**Resumen:** El MSC 91 adoptó enmiendas a la regla de SOLAS II-2/10 y añadió un nuevo párrafo 10.4 aclarando que los buques deben llevar como mínimo **dos aparatos radiotelefónicos portátiles bidireccionales** para las comunicaciones de cada cuadrilla de lucha contra incendios. Estos dispositivos de radio deben ser antideflagrantes o intrínsecamente seguros.

**Implicaciones de la enmienda para los armadores:** La regla no especifica una norma o criterios de rendimiento para comprobar si el equipo de radio portátil es adecuado para su propósito. Esto puede dar lugar a problemas, ya que los criterios de aceptación pueden ser distintos entre unos Estados de bandera, autoridades de aprobación y otros. Hemos consultado a la DGMM los requisitos que se van a exigir.

**1 de enero de 2016**

**Códigos CIQ y CIG: obligatoriedad de llevar instrumentos de estabilidad en buques tanque**

**Aplicación:** **Buques tanque nuevos y existentes** (incluidos petroleros, quimiqueros y gaseros).

**Buques construidos antes del 1 de enero de 2016**: cumplirán en el **1<sup>er</sup> reconocimiento de renovación** programado a partir del **1 de enero de 2016**, y en ningún caso después del **1 de enero de 2021**. No es necesario sustituir el instrumento de estabilidad instalado en un buque construido antes del 1 de enero de 2016 si se puede demostrar que **cumple las prescripciones de estabilidad** aplicables a los buques tanque en cualquier condición de carga de manera satisfactoria a juicio de la Administración.

**Antecedentes:** El Subcomité de Estabilidad y Líneas de Carga (Subcomité SLF) acordó que los buques tanque deben poder demostrar que cumplen las normas de estabilidad con avería. La forma más sencilla de hacerlo es instalar un instrumento de estabilidad que efectúe los cálculos. Se modificó el Anexo I de MARPOL, el Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (Código CIQ) y gases licuados a granel (Código CIG) para hacer obligatorio dicho instrumento.

**Resumen:** Los buques tanque deben estar equipados con un **instrumento de estabilidad** aprobado por la Administración con el que comprobar el cumplimiento de las normas de estabilidad intacta y con avería. La Administración podrá **dispensar del cumplimiento** a los **buques dedicados a un servicio determinado**, con un número de permutaciones de carga limitado, y cuando se hayan aprobado todas las condiciones previstas en la información de estabilidad facilitada al capitán. Todas ellas deben estar incluidas en el manual de estabilidad aprobado.

También se aplica esta excepción a:

- Buques en los que la verificación de la estabilidad se lleva a cabo a distancia con medios aprobados por la Administración.
- Buques que se carguen de acuerdo a un rango de condiciones de carga aprobadas.
- Buques existentes (construidos antes del 1 de enero de 2016) con curvas límite KG/GM aprobadas que abarquen todas las prescripciones de estabilidad sin avería y con avería aplicables.

La regla también prevé que se acepten sistemas que proporcionen la información a distancia (por ejemplo, un **equipo de cálculo aprobado basado en tierra**), para buques que se cargan dentro de un rango aprobado de condiciones de carga y para buques existentes que tengan aprobadas un conjunto de curvas de operación límite (KG). Además, si un buque existente dispone de un **instrumento de estabilidad a bordo** capaz de efectuar todos los cálculos de estabilidad y que ha sido aprobado para estas funciones, no tiene que sustituirlo.

Se están llevando a cabo las modificaciones en los Certificados de aptitud para el transporte de estas cargas, IOPP y sus suplementos.

**Implicaciones de la enmienda:** Los **armadores** se deben preparar con tiempo suficiente para la aplicación de esta norma, ya que aprobar un instrumento de estabilidad lleva tiempo. Se permiten seguir usando los instrumentos de estabilidad ya instalados que puedan hacer estos cálculos. Se debe **formar a las tripulaciones en el uso de estos programas** y la compañía debe comprobar que están preparados para demostrar el cumplimiento en las inspecciones de PSC.

## 1.2. Entrada en vigor de enmiendas adoptadas

1 de julio de 2018

### Resolución MSC.416(97), adoptada el 25 de noviembre de 2016:

#### **Convenio sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la gente de mar (STCW) – Formación del personal a bordo de buques de pasaje**

**Aplicación:** Personal a bordo de buques de pasaje dedicados a viajes internacionales que tengan asignadas funciones en caso de emergencia.

**Antecedentes:** Los cambios que se han producido en el transporte marítimo y varios accidentes recientes han puesto de manifiesto la necesidad de reforzar los requisitos de formación sobre la seguridad en los buques de pasaje.

**Resumen:** Las enmiendas al Convenio y Código STCW establecen nuevos requisitos de formación sobre familiarización para emergencias en buques de pasaje. El personal que presta servicio en dichos buques debe recibir dicha familiarización antes de que se le asignen cometidos a bordo sobre esta materia. También se han desarrollado los requisitos mínimos de competencia sobre la formación en control de multitudes. Estas enmiendas incluyen:

- Familiarización para emergencias en buques de pasaje (requisito nuevo, todo el personal).
- Formación en seguridad para el personal que presta asistencia a pasajeros en situaciones de emergencia en espacios para pasajeros (personal específico).
- Gestión de control de multitudes en buques de pasaje (capitanes, oficiales y personal específico).
- Gestión de crisis y comportamiento humano (capitanes, oficiales y personal específico).
- Seguridad de los pasajeros, seguridad de la carga e integridad del casco (capitanes, oficiales y personal específico).

**Implicaciones de la enmienda para los armadores:** deben conocer los nuevos requisitos y programar con antelación suficiente la formación para que el personal cumpla la norma sobre la familiarización antes de que se le asignen responsabilidades a bordo.

### Resolución MSC.417(97), adoptada el 25 de noviembre de 2016:

#### **Convenio sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la gente de mar (STCW) – Formación del personal a bordo de buques que navegan en aguas polares**

**Aplicación:** Certificación/formación de la gente de mar a bordo de buques a los que se aplica el Código Polar.

**Antecedentes:** El Código Internacional para los buques que operan en aguas polares entró en vigor el 1 de enero de 2017. Se ha modificado el Convenio y Código STCW para alinear este instrumento normativo con las disposiciones del Código Polar.

**Resumen:** Se ha adoptado un paquete de enmiendas con nuevos requisitos de formación mínima obligatoria para capitanes y oficiales de puente en buques que operen en aguas polares.

Convenio STCW:

- Capítulo I: Disposiciones generales.
- Capítulo V: Requisitos especiales de formación para el personal de determinados tipos de buques.

Código STCW:

- Capítulo I: Disposiciones generales.
- Capítulo V: Requisitos especiales de formación para el personal de determinados tipos de buques.
- Cuadro A-V/4-1: Especificación de las normas mínimas de competencia en formación básica para buques que operen en aguas polares.
- Cuadro A-V/4-2: Especificación de las normas mínimas de competencia en formación avanzada para buques que operen en aguas polares.

Circular STCW.6: Enmiendas a la Parte B del Código STCW:

- Cuadro B-I/2: Lista de títulos o pruebas documentales que se exigen en virtud del Convenio de formación.

**1 de enero de 2019**

**Resolución A.1116(30), adoptada el 5 de diciembre de 2017:**

**Señales de las vías de evacuación y marcas de ubicación del equipo**

Como parte de las recomendaciones adoptadas tras el accidente del “*Costa Concordia*”, la OMI ha revisado la idoneidad de las señales y marcas de seguridad a bordo de los buques, incluidas en los planos contra incendios del buque, dispositivos de salvamento y medios de evacuación, ver **Anexo 1.2.1**.

Para ello, en la 30ª reunión de la Asamblea, en diciembre de 2017, se adoptó la Resolución A.1116(30) sobre “Señales de las vías de evacuación y marcas de ubicación del equipo”, que armoniza los requisitos de las reglas II-2/13.7 (Prescripciones complementarias aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado), III/9 (Instrucciones de funcionamiento), III/11 (Disposiciones para la reunión y el embarco en las embarcaciones de supervivencia) y III/20.10 (Marcado de los lugares de estiba), teniendo en cuenta la norma ISO 24409-1 (Buques y tecnología marítima – Proyecto, ubicación y utilización de las señales de seguridad a bordo, señales relacionadas con la seguridad, advertencias sobre seguridad y marcas de seguridad).

Los armadores y capitanes, cuando elaboren los planos contra incendios del buque, deben tener en cuenta la información que se incluye en esta Resolución y en la Resolución A.9523(23) de 2003 sobre “Signos gráficos para los planos de lucha contra incendios del buque”.

**Aplicación: buques construidos el 1 de enero de 2019 o posteriormente y buques existentes** en la fecha en la que lleven a cabo reparaciones, reformas, modificaciones e instalación de equipos dentro del ámbito de aplicación de los capítulos II-2 y III de SOLAS, que sean de aplicación, el 1 de enero de 2019 o posteriormente.

**1 de enero de 2020**

**Resolución MSC.409(97), adoptada el 25 de noviembre de 2016:**

**Convenio SOLAS**

Se han introducido modificaciones a las reglas II-1/3-12 sobre protección contra el ruido, reglas II-2/1 y II-2/10 sobre lucha contra incendios y una nueva regla XI-1/2-1 sobre armonización de los periodos de reconocimientos de los buques de carga sujetos al Código de 2011 sobre reglas aplicables al programa de reconocimientos mejorados (Código ESP).

**Resolución MSC.415(97), adoptada el 25 de noviembre de 2016:**

**Código Internacional de estabilidad sin avería (Código IS 2008)**

Se han introducido enmiendas a la Parte B del Código sobre Recomendaciones para buques dedicados a determinados tipos de operaciones: anclaje (que incluye largar, recuperar y recolocar anclas y cables de amarre de plataformas o buques), remolque en puerto, izada (incluyendo el izado o arriado de objetos verticalmente, por medio de chigres, grúas, estructuras en “A” u otros dispositivos de izada), y tareas de escolta.

**Resolución MSC.410(97), adoptada el 25 de noviembre de 2016:**

**Código Internacional de sistemas de seguridad contra incendios (Código SSCI)**

Se ha aclarado la distribución de la tripulación en espacios públicos para el cálculo del ancho de las escaleras, dentro del ámbito de las “Directrices para el análisis de la evacuación de los buques de pasaje nuevos y existentes”.

**Resolución MSC.411(97), adoptada el 25 de noviembre de 2016:**

**Código para la Construcción y el Equipo de Buques que transporten Gases Licuados a Granel (Código CIG)**

Se han armonizado las normas sobre las ventanas de las casetas de gobierno ignífugas con las que figuran en el capítulo II-2 de SOLAS.

**Anexo: 1.2.1** Resolución A.1116(30): Señales de las vías de evacuación y marcas de ubicación del equipo.

### 1.3. Otros asuntos relacionados con la seguridad marítima

#### Subcomité de proyecto y construcción del buque (SDC)

El Subcomité de Proyecto y Construcción del buque (SDC) de la OMI celebró su 5º periodo de sesiones del 22 al 26 de enero y trató los siguientes asuntos:

##### **Proyecto de directrices sobre ordenadores de estabilidad y apoyo en tierra para buques de pasaje existentes**

El Subcomité acordó un proyecto de Directrices sobre la información operacional facilitada a los capitanes en caso de inundación en los buques de pasaje construidos antes del 1 de enero de 2014, que se ha presentado para su aprobación al Comité de Seguridad Marítima (MSC 99), junto con el proyecto de enmiendas a las reglas II-1/1 y II-1/8-1 del Convenio SOLAS sobre el soporte informático para ayudar al capitán a calcular la estabilidad en caso de inundación en los buques de pasaje existentes.

El nuevo proyecto de regla II-1/8-1.3 del Convenio SOLAS exige que todos los buques de pasaje tengan un ordenador de estabilidad a bordo o cuenten con un apoyo basado en tierra que proporcione al capitán información operacional después de un incidente por inundación.

El proyecto de Directrices se ha elaborado para asegurar que:

- un ordenador de estabilidad a bordo es capaz de recibir y procesar datos electrónicos y manuales; o
- si se facilita apoyo en tierra, este sistema debería comprender enlaces de comunicación bi-direccional con el equipo de apoyo en tierra mediante un ordenador de estabilidad capaz de recibir y procesar datos electrónicos y manuales.

El objetivo de las directrices es facilitar al capitán información operacional actualizada a intervalos regulares sobre la estabilidad residual con avería del buque después de un incidente por inundación.

Atendiendo a la solicitud del MSC de confirmar cuándo se debe aplicar el nuevo proyecto de regla II-1/8-1.3 del SOLAS a los buques de pasaje construidos antes del 1 de enero de 2014, el Subcomité recomendó que dichos buques cumplieren la regla **a más tardar en la fecha del primer reconocimiento de renovación 5 años después de la entrada en vigor de las enmiendas.**

##### **Programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros (Código ESP 2011)**

El Subcomité preparó un proyecto de enmiendas al Código internacional sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros de 2011 (Código ESP) basado en las modificaciones de redacción propuestas por la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS) y la Secretaría para identificar las prescripciones obligatorias y mejorar el formato de los cuadros e impresos, así como las actualizaciones recientes de las prescripciones unificadas de la IACS sobre las normas de construcción de buques basadas en objetivos para graneleros y petroleros. Este proyecto de enmiendas se ha remitido al MSC 99 para su aprobación y posterior adopción.

### **Naves de vuelo rasante**

El SDC finalizó el proyecto de directrices para Naves de Vuelo Rasante (*Wing In Ground, WIG*) que se ha presentado al MSC 99 para su aprobación. Estas Directrices se aplican a las WIG que transporten más de 12 pasajeros y/o tengan un desplazamiento a plena carga de más de 10 t y abarcan cuestiones operacionales y estructurales: flotabilidad, estabilidad y compartimentado; fondeo, remolque y atraque; dispositivos y medios de salvamento; radiocomunicaciones; sistemas de estabilización aerodinámica; disposiciones relativas a inspección y mantenimiento.

La OMI y la *International Civil Aviation Organization* (ICAO) han acordado que toda WIG capaz de volar fuera del ámbito de influencia del efecto de suelo a una altitud superior a 150 m, conocida normalmente como nave del tipo C, en dicho vuelo debería estar sujeta a la reglamentación de la ICAO. Otras naves, incluidas aquéllas con capacidad para aumentar su capacidad de “sobrevuelo” deberían estar sujetas solo al régimen reglamentario marítimo.

Estas Directrices sustituirán a otras provisionales publicadas por la OMI en 2002 y modificadas en 2004.

### **Seguridad de las operaciones de amarre**

El Subcomité continuó elaborando un proyecto de directrices y enmiendas al SOLAS relacionadas con la prevención de accidentes y lesiones producidas durante las operaciones de amarre de un buque a su atraque en puerto. Estas enmiendas exigirán que los buques estén provistos de medios, equipos y accesorios con una carga de trabajo admisible que les permitan llevar a cabo en condiciones de seguridad las operaciones de remolque y amarre relacionadas con las operaciones normales del buque.

El SDC está elaborando unas nuevas directrices sobre el proyecto, selección de equipo y accesorios adecuados para el amarre en condiciones de seguridad. El Subcomité está actualizando y revisando las orientaciones existentes relativas al equipo de remolque y amarre del buque.

Se constituyó un grupo de trabajo por correspondencia para seguir elaborando el proyecto de directrices y las orientaciones revisadas y examinar las enmiendas a los instrumentos pertinentes de la OMI.

### **Código obligatorio sobre el transporte de más de 12 miembros del personal industrial**

Durante la reunión se avanzó en un proyecto de nuevo capítulo del SOLAS sobre el transporte de más de 12 miembros de personal industrial a bordo de buques que efectúan viajes internacionales, para su aplicación a los buques que transporten o acomoden personas para actividades industriales mar adentro que sean llevadas a cabo a bordo de otros buques o de instalaciones mar adentro (por ejemplo, el personal que es transportado para trabajar en parques eólicos mar adentro).

Se volvió a establecer un grupo de trabajo por correspondencia para continuar este trabajo.

### **Subcomité de sistemas y equipo del buque (SSE)**

El Subcomité de sistemas y equipo del buque (SSE) de la OMI celebró su 5º periodo de sesiones, del 12 al 16 de marzo y trató los siguientes asuntos:

### **Ventilación de los botes salvavidas totalmente cerrados**

El Subcomité acordó el proyecto de enmiendas al Código internacional de dispositivos de salvamento (Código IDS) sobre la ventilación de los botes salvavidas totalmente cerrados, para asegurar que se mantiene un entorno habitable en este tipo de embarcación de supervivencia.

Los nuevos párrafos (4.6.6 y 4.6.7) propuestos establecen que los botes salvavidas totalmente cerrados deberán estar provistos de medios de ventilación que permita efectuar un régimen de ventilación mínimo de 5m<sup>3</sup>/h por persona para el número de ocupantes que tiene permitido el bote salvavidas durante un periodo no inferior a 24 horas. El medio de ventilación deberá ser accionable desde el interior del bote salvavidas y estar dispuesto de modo tal que permita la ventilación sin estratificación ni formación de puntos sin ventilación.

El proyecto de enmiendas se ha presentado al MSC 99 para su consideración cuando el paquete completo de prescripciones sobre medios de ventilación para embarcaciones de supervivencia haya sido finalizado. Se estableció un grupo de trabajo por correspondencia para elaborar un proyecto de enmiendas al capítulo IV del Código IDS sobre medios de ventilación para otras embarcaciones de supervivencia distintas a los botes salvavidas totalmente cerrados. Se instruyó también a este grupo para que preparase un proyecto de enmiendas a la recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento ((MSC.81(70)) sobre pruebas de los medios de ventilación para todas las embarcaciones de supervivencia y sus enmiendas a otros instrumentos de la OMI, teniendo en cuenta las condiciones operacionales que permitirían abrir las escotillas de ventilación.

### **Código IDS sobre botes de rescate de buques de carga**

Se acordó el proyecto de enmiendas al Código internacional de dispositivos de salvamento (Código IDS) que se centra en los botes de rescate de los buques de carga “que no sean embarcaciones de supervivencia” y cuya puesta a flote sea manual. El proyecto de enmiendas al párrafo 6.1.1.3 también incluye una prescripción para proveer medios para acercar el bote de rescate al costado del buque y mantenerlo abarloado, de modo que las personas puedan embarcar en él sin riesgos.

### **Medios y dispositivos de salvamento en agua polares**

El Código polar de la OMI entró en vigor en 2017. Como parte de las acciones de seguimiento, el Subcomité está estudiando establecer los criterios de pruebas y funcionamiento para los medios y dispositivos de salvamento específicos del medio ambiente polar.

Se ha avanzado en la elaboración del proyecto de directrices provisionales sobre los dispositivos y medios de salvamento de los buques que operen en aguas polares. Se dio instrucciones a un grupo de trabajo por correspondencia para continuar elaborando el proyecto de directrices provisionales y estudiar opciones de reglas apropiadas para tratar los nuevos criterios de pruebas y funcionamiento, por ejemplo, un nuevo capítulo para el Código IDS, enmiendas a la parte I-B del Código Polar o enmiendas a las recomendaciones actuales sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento.

### **Prevención y extinción de incendios en buques de pasaje de transbordo rodado**

El Subcomité acordó un proyecto de Directrices revisadas para aprobar sistemas fijos de lucha contra incendios a base de agua para los espacios de carga rodada y espacios de categoría especial (para actualizar las directrices incluidas en la MSC.1/Circ.1430), que se han presentado al MSC 99 para su aprobación. Está relacionada con la posición de las lanzas o rociadores, para

asegurar que su funcionamiento es adecuado y el control fiable de los sistemas fijos de extinción de incendios a base de agua.

El Subcomité también estudió las reglas del SOLAS de los códigos conexos para reducir la frecuencia y consecuencias de los incendios de los buques de pasaje de transbordo rodado nuevos y existentes, y en los espacios de categoría especial. Se estableció un índice estructurado para las directrices provisionales y los instrumentos de la OMI que se deben revisar. El Subcomité está analizando, entre otras cosas, los riesgos derivados de los vehículos con medios alternativos de propulsión, incluidos los vehículos eléctricos o híbridos, así como los riesgos asociados con las conexiones y el suministro eléctricos de los vehículos.

#### **Suministro de energía en puerto: aspectos de seguridad**

Conectarse al suministro de energía en puerto y desconectar los generadores del buque es una opción para reducir la contaminación atmosférica por los buques y para limitar el ruido local.

El SSE ha comenzado a estudiar cuestiones de seguridad del suministro de energía en puerto, también conocido como “energía marítima alternativa”, “*cold ironing*”, “electricidad desde tierra” y “suministro de energía eléctrica desde tierra”.

Se acordó que las directrices sobre el suministro de energía eléctrica de los buques en puerto se deben elaborar centrándose inicialmente en los aspectos de seguridad operacional en puerto para los buques que realicen viajes internacionales y, en segundo lugar, en vista de las diferentes normas internacionales y otras variables sobre el tipo de buques y dispositivos de suministro eléctrico en puerto, con una serie de normas de equipo. Se estableció un grupo de trabajo por correspondencia para seguir elaborando el proyecto de directrices. A partir de sus resultados se estudiará si se modifica el SOLAS.

#### **Dispositivos de izada y chigres para operaciones de fondeo**

El Subcomité avanzó en el proyecto de reglas al SOLAS y las directrices sobre los dispositivos de izada y chigres para operaciones de fondeo del buque, con el objetivo de prevenir los accidentes relacionados con estos equipos que pueden causar lesiones a personas o daños a los buques, carga, estructuras de tierra, estructuras submarinas y medio ambiente.

Se estableció un grupo de trabajo por correspondencia para seguir elaborando las nuevas reglas del SOLAS y las directrices. Se invitó al MSC a asesorar en diversos asuntos concretos, entre ellos, el ámbito de aplicación de las nuevas disposiciones y el resultado provisional de los objetivos y prescripciones funcionales.

#### **Comité de Seguridad Marítima (MSC) de la OMI**

El MSC se ocupa de cuestiones relacionadas con la seguridad y protección marítima, aplicables a todos los tipos de buques de pasaje y carga. Esto incluye las actualizaciones del Convenio SOLAS y sus códigos relacionados, por ejemplo, sobre el transporte de mercancías peligrosas, dispositivos de salvamento y sistemas de seguridad contra incendios. También trata asuntos relacionados con el factor humano, incluyendo las enmiendas al Convenio de Formación y Titulación de la gente de mar (STCW). Actualmente, el MSC está trabajando, por ejemplo, en las normas basadas en objetivos, el concepto de buque autónomo, piratería y robos a mano armada contra los buques, ciberseguridad, navegación electrónica y en la modernización del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (GMDSS).

El MSC ha celebrado su 99 periodo de sesiones del 16 al 25 de mayo, en el que se han tratado los siguientes asuntos:

## Buques autónomos

El MSC 99 ha comenzado a estudiar cómo se puede introducir en los instrumentos actuales de la OMI la operación de Buques Marítimos Autónomos de Superficie (*Maritime Autonomous Surface Ships*, MASS) en condiciones de seguridad y de forma respetuosa con el medio ambiente.

Durante esta reunión el trabajo se va a centrar en explorar qué instrumentos se van a examinar y trazar un plan de trabajo que incluya los resultados esperados, mecanismos de coordinación y la labor futura. También se va a crear un Grupo de trabajo para elaborar un plan de trabajo y los términos de referencia de un grupo de trabajo por correspondencia interperiodos.

El MSC ha reconocido que, dada la rapidez de las innovaciones tecnológicas, la OMI debe asumir un papel proactivo y de liderazgo en la introducción de buques comerciales operados sin dotación o autónomos. El punto de partidas es un estudio de evaluación que se prevé va a tratar una amplia variedad de cuestiones, como el factor humano, la seguridad, protección, interacción con los puertos, practica, respuestas a incidentes y la protección del medio marino. Este estudio podría distinguir:

- aquellas reglas de la OMI que, en su redacción actual, impiden las operaciones sin dotación
- las que no se aplican a operaciones sin dotación (ya que se refieren exclusivamente a la presencia humana a bordo)
- y las reglas que no impiden las operaciones sin dotación, pero que se tendrían que modificar para asegurar que la construcción y operación de los MASS se lleva a cabo en condiciones adecuadas de seguridad y protección y respetuosas con el medio ambiente.

Este estudio va a tratar distintos niveles de automatización, incluyendo a buques semiautónomos, buques sin dotación permanente y la definición de “buque autónomo”. Varias delegaciones propusieron incluir cuestiones relacionadas con el factor humano para distintos niveles de autonomía (tanto para el personal a bordo como el de tierra), evaluación de la fiabilidad, solidez, resiliencia y duplicación de los sistemas técnicos, de comunicaciones, informáticos y de ingeniería. También se debe llevar a cabo una evaluación formal de la seguridad o analizar las deficiencias sobre aspectos de seguridad, técnicos, de factor humano y operacional de los buques autónomos que operen por control remoto o sin dotación.

El MSC acordó tener en cuenta los aspectos jurídicos que establezcan quién es el responsable si se produce un accidente con un MASS, las consecuencias para la carga y las repercusiones en tierra. Esta tarea se va a desarrollar en los próximos 4 periodos de sesiones del MSC, hasta mediados de 2020.

## Adopción de enmiendas

El Comité tiene previsto adoptar, entre otras, varias enmiendas a los siguientes instrumentos normativos:

### Convenio SOLAS:

- **Reglas II-1/1 y II-1/8-1**, relacionadas con el **soporte informático** para ayudar al capitán a calcular la estabilidad en caso de **inundación en buques de pasaje existentes**. También se han presentado para su aprobación las “Directrices sobre la información operacional facilitada a los capitanes en caso de inundación para buques de pasaje construidos antes del 1 de enero de 2014”.

- **Capítulo IV:** se han sustituido las referencias al servicio “Inmarsat” por la referencia “proveedor de servicios móviles por satélite reconocido”. También se modificarán en el Código NGV 2000 y el Código de seguridad aplicable a los buques para fines especiales (SPS 2008).

#### Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG):

- Se va a actualizar el Código IMDG de acuerdo con las últimas recomendaciones sobre el transporte de mercancías peligrosas de Naciones Unidas, que establecen las disposiciones básicas para todos los modos de transporte. Estas enmiendas incluyen nuevas normas relacionadas con la cisterna de tipo 9 de la OMI, nuevas abreviaturas para los grupos de segregación y disposiciones especiales aplicables al transporte de baterías de litio y de vehículos propulsados por líquido o gas inflamable.

#### Código internacional para procedimientos de ensayo de exposición al fuego (Código PEF):

- Anexo 3 del Código PEF sobre los materiales de protección contra incendios y métodos de ensayo prescritos para su aprobación para buques de pasaje y naves de gran velocidad.

#### **Normas basadas en objetivos (GBS)**

En 2016, el MSC 96 confirmó que las GBS para petroleros y graneleros se ajustan a los objetivos y prescripciones funcionales establecidos por la OMI en la resolución MSC.296(87) de 2010, y acordó que se debían rectificar las no-conformidades detectadas. El MSC 98 confirmó que la auditoría de verificación inicial de las normas de construcción de buques para petroleros y graneleros (*Goal-Based ship construction Standards, GBS*) presentada por 12 sociedades de clasificación se ha finalizado con éxito.

En la reunión que el MSC 99 está celebrando en mayo, está previsto que el Comité actualice su trabajo sobre la segunda fase de cumplimiento, el mantenimiento de las verificaciones en el marco de las GBS de la OMI, que examina nuevas reglas y cambios en las reglas introducidas tras el proceso de verificación inicial.

También está previsto que el MSC continúe trabajando en las enmiendas a las Directrices para la verificación de las normas basadas en objetivos, basándose en la experiencia adquirida durante las auditorías de la verificación inicial. Es posible que se establezca un grupo de trabajo sobre las GBS para seguir elaborando el proyecto de directrices provisionales sobre el nuevo enfoque del nivel de seguridad de las normas basadas en objetivos/riesgos de la OMI (GBS-SLA).

#### **Adopción/aprobación de orientaciones y directrices**

El MSC 99 tiene previsto aprobar/adoptar las siguientes enmiendas y directrices:

- **Medidas de organización del tráfico marítimo:** en el mar y estrecho de Bering, con el objetivo de reducir el riesgo de incidentes (son las primeras medidas adoptadas por la OMI para la región del Ártico desde la entrada en vigor del Código polar el 1 de enero de 2017); el dispositivo de separación de tráfico y otras medidas en el canal de Dangan (China) y en las proximidades del Kattegat (Suecia y Dinamarca) y una zona a evitar en la costa de Ghana.
- **Directrices para las naves de vuelo rasante** que se aplicarán a las WIG que transporten más de 12 pasajeros y/o tengan un desplazamiento a plena carga de más de 10 t.
- Enmiendas a los **modelos de Certificado de aptitud**, aclarando la obligación de proporcionar al buque un **manual/cuadernillo sobre carga y estabilidad aprobado** según establecen los Códigos CIQ, CGRQ, CG, CIG y EGC.

- Proyecto de enmiendas al **Código IGF** sobre prescripciones relativas a **tanques de combustible de gas licuado**, destinadas a evitar explosiones.
- Declaración de **reconocimiento de los servicios marítimos por satélite** provistos por “*Inmarsat Global Ltd*”, para su uso en el GMDSS.
- Reconocimiento del **sistema de comunicaciones móviles por satélite Iridium** para su utilización en el Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (GMDSS).
- Normas de funcionamiento de los **registradores de datos de la travesía del Sistema regional indio de navegación por satélite (IRNSS)**.
- Plan actualizado de implantación de la **estrategia de navegación electrónica** de la OMI.
- Directrices sobre la presentación armonizada en la **pantalla de la información de navegación** recibida a través del equipo de comunicaciones.
- Actualizaciones al **Manual internacional de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento**, incluida una nueva sección relativa a las operaciones en zonas alejadas de los medios de búsqueda y salvamento, y actualizaciones a la sección sobre operaciones de salvamento a gran escala.
- Normas de funcionamiento revisadas para los **sistemas integrados de navegación** (resolución MSC.252(83)) sobre la armonización del proyecto del puente y la presentación de la información en la pantalla.
- Plan para la continuidad del **servicio del sistema LRIT** y la documentación técnica del mismo (MSC.1/Circ.1259/Rev.7 y MSC.1/Circ.1294/Rev.5).
- Validación del **curso modelo 3.24** sobre “Formación en sensibilización sobre protección para el personal de la instalación portuaria que tenga asignadas tareas de protección”.
- Directrices revisadas sobre la **prevención del acceso de polizones** y la asignación de responsabilidades para tratar de resolver los casos de polizonaje, que serán adoptadas conjuntamente con el Comité de facilitación.
- Procedimientos revisados de **intervención de emergencia** para buques que transporten mercancías peligrosas (Guía FEm).

### Asamblea de la OMI

La Asamblea de la OMI celebró su 30º periodo de sesiones del 27 de noviembre al 6 de diciembre de 2017. Asistieron más de 1.400 participantes, incluidos 56 de rango ministerial, procedentes de 165 Estados miembros, así como observadores y representantes de organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales.

La Asamblea se reúne cada 2 años en periodos de sesiones ordinarios y es la responsable, entre otras cosas, de aprobar el programa de trabajo y el presupuesto, de establecer las medidas de orden financiero de la Organización y de elegir el Consejo.

### Declaración de propósito y principios estratégicos

La Asamblea adoptó el Plan estratégico para 2018-2023, que incluye una declaración de la misión de la organización, una declaración de propósito (incluida por primera vez) y 7 principios

estratégicos. De esta forma, la OMI alinea su programa de trabajo con la implantación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de Naciones Unidas.

Los principios estratégicos son:

1. **Mejorar la puesta en práctica:** asegurar que las reglas se aplican y cumplen de forma efectiva, eficaz y sistemática.
2. **Integrar tecnologías nuevas y avanzadas en el marco reglamentario:** equilibrar las ventajas que se derivan de las tecnologías nuevas y avanzadas frente a las preocupaciones en materia de seguridad y protección, sus repercusiones para el medio ambiente y la facilitación del comercio internacional, los costos posibles para el sector, y por último, sus repercusiones para el personal, tanto a bordo como en tierra.
3. **Dar respuesta al cambio climático:** desarrollar soluciones adecuadas, ambiciosas y realistas para reducir la contribución del transporte marítimo a la contaminación atmosférica y sus repercusiones sobre el cambio climático.
4. **Participar en la gobernanza de los océanos:** en los procesos y mecanismos que regulan y controlan el uso de los océanos y sus recursos.
5. **Mejorar la facilitación y protección del comercio internacional a escala mundial:** abordar aspectos como las formalidades de llegada y salida de puerto, la documentación y certificación, y reducir en general las cargas administrativas relacionadas con el funcionamiento del buque.
6. **Asegurar la eficacia reglamentaria:** mejorar el proceso real de elaboración de las reglas para hacerlas más eficaces; recopilar datos y utilizándolos de forma más inteligente para la toma de decisiones; mejorar el proceso de intercambio de información con los Estados miembros y el sector, así como la forma en la que la OMI aprende de la experiencia y aplica las lecciones extraídas nuevamente al proceso normativo.
7. **Asegurar la eficacia organizativa:** aumentar la eficacia general de la OMI, incluida la de los Estados miembros, organizaciones no gubernamentales, donantes, la Secretaría y todas las numerosas partes interesadas de la Organización en su conjunto.

Declaración de misión:

*“La OMI continuará desempeñando su función de liderazgo como el regulador mundial del transporte marítimo, fomentará un mayor reconocimiento de la importancia del sector y hará posible que el transporte marítimo avance y, al mismo tiempo, hará frente a los retos que suponen los continuos cambios tecnológicos y del comercio mundial y a la necesidad de cumplir con la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible*

*Para conseguir esto, la OMI se centrará en la elaboración, revisión, implantación y cumplimiento de sus instrumentos en sus esfuerzos para indicar, analizar y abordar de manera proactiva los problemas que surjan y prestar apoyo a los Estados Miembros a fin de que implanten la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible”.*

#### Apoyo de los Objetivos de Desarrollo Sostenible a través de la cooperación técnica

La Asamblea adoptó 3 resoluciones que vinculan la labor de la OMI de creación de capacidad con los ODS.

La primera trata sobre la vinculación entre la labor de asistencia técnica de la OMI y la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y pide al Comité de cooperación técnica que conceda alta

prioridad a estas actividades, que no sólo promueven la pronta ratificación e implantación efectiva de los instrumentos de la OMI, sino que además contribuyen a la consecución de los ODS, teniendo en cuenta las necesidades especiales de los pequeños Estados insulares en desarrollo y de los países menos adelantados, y las necesidades especiales en materia de transporte marítimo de África.

La segunda resolución propone los principios rectores del Programa integrado de cooperación técnica de la OMI en apoyo de la Agenda 2030 para el desarrollo sostenible e insta a los Estados miembros a que se cercioren de que se integran las cuestiones marítimas en sus Marcos de Asistencia de Naciones Unidas para el Desarrollo (MANUD) que determinarán sus áreas de prioridad nacional para la financiación y el apoyo a las actividades de asistencia técnica marítima.

La tercera trata los acuerdos de financiación y asociación para garantizar la eficacia y sostenibilidad del Programa integrado de cooperación técnica.

### **Contaminación de la mar por plásticos**

La Asamblea reconoció que el problema persistente de la contaminación por plástico requiere un examen más a fondo como parte de una solución mundial en el marco de la gobernanza de los océanos. Esto está en consonancia con el ODS 14: “Conservar y utilizar sosteniblemente los océanos, los mares y los recursos marinos para el desarrollo sostenible”, que incluye como meta de aquí a 2025: prevenir y reducir significativamente la contaminación marina de todo tipo, en particular la producida por actividades efectuadas en tierra, incluidos los detritos marinos y la contaminación por nutrientes.

El Convenio MARPOL de la OMI trata sobre las basuras en su Anexo V, que prohíbe la descarga de plásticos desde los buques en los océanos. Los tratados que regulan el vertimiento de desechos en el mar (Convenio de Londres y su Protocolo), también prohíben cubrir el vertimiento de plástico en el océano procedente de fuentes terrestres.

La Asamblea reconoció el papel que la OMI ha desempeñado y continúa desempeñando para tratar este problema. Asimismo, animó a los Estados miembros, a las Partes del Anexo V del MARPOL y a las organizaciones internacionales a que presentasen propuestas concretas en el próximo periodo de sesiones del Comité de protección del medio marino y a la reunión de las partes en el Convenio y el Protocolo de Londres.

### **Segunda fase del Código Polar**

La Asamblea acogió favorablemente la labor prevista por el MSC para continuar ampliando el ámbito de aplicación del Código Polar, de forma que los buques que actualmente no están cubiertos por sus normas lo estén en un futuro.

El Código Polar, que entró en vigor el 1 de enero de 2017, tanto a través del Convenio SOLAS como por el Convenio MARPOL, establece normas adicionales para la seguridad de las operaciones de los buques en aguas polares y la protección del medio ambiente polar. La segunda fase, para tratar la inclusión de otros buques en su aplicación, incluidos los pesqueros y los buques pequeños no regidos por el Convenio SOLAS, se ha iniciado en el MSC 99.

### **Extensión del sistema de los números OMI a pesqueros y otros buques**

La Asamblea acordó ampliar el sistema numérico de identificación de buques utilizado por la OMI a más buques, con carácter voluntario, para respaldar la seguridad y prevención de la contaminación al poder identificar los buques más fácilmente.

El número OMI se aplica a los buques de GT > 100 y es obligatorio para los buques de pasaje de GT ≥ 100 y para los buques de carga de GT ≥ 300. En 2013, la Asamblea acordó su ampliación voluntaria a los pesqueros de GT > 100. La aplicación voluntaria se amplía ahora a pesqueros con cascos de acero y cascos de otros materiales; a buques de pasaje de GT < 100, naves de pasaje de gran velocidad y unidades de perforación móviles, dedicados a viajes internacionales; y a pesqueros con motores intraborda de GT < 100 y eslora total ≥ 12 m, que estén autorizados a operar fuera de las aguas bajo la jurisdicción nacional del Estado de bandera.

Poder identificar, hacer un seguimiento de los buques y poder establecer quién es su propietario es una parte importante de la labor en curso para abordar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (*Illegal, Unreported, Unregulated*, IUU). La OMI está colaborando estrechamente con la Organización para la Agricultura y la Alimentación de Naciones Unidas (FAO) y la Organización Internacional del Trabajo (OIT), así como otras partes interesadas, contra la pesca IUU.

La OMI también instó a los Estados miembros a ratificar el Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la seguridad de los buques pesqueros para lograr su entrada en vigor.

#### **Supervisión por el Estado rector del puerto**

La supervisión por el Estado rector del puerto desempeña un papel de importancia crítica en la segunda línea de defensa contra los buques subestándar. La Asamblea adoptó los Procedimientos revisados para la supervisión por el Estado Rector del Puerto.

Esta resolución contiene una recopilación de las directrices para la supervisión por el Estado rector del puerto, que actualizan los procedimientos anteriores adoptados en 2011 (resolución A.1052(27)). La revisión incluye orientaciones sobre el Código ISM, titulación de la gente de mar, horas de descanso y dotación de los buques, y los procedimientos sobre la implantación temprana voluntaria de las enmiendas al Convenio SOLAS y a los instrumentos conexos de obligado cumplimiento.

#### **Delegación de la autoridad para expedir los certificados de seguro**

La Asamblea adoptó una Resolución para permitir la delegación de la autoridad para expedir los certificados de seguro previstos en el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992 (CLC 1992) y el Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 2010 (HNS 2010) ya que ambos (a diferencia del Convenio Bunkers 2001, el Convenio de Atenas 2002 y el Convenio de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio de 2007), carecen de un marco explícito para delegar la expedición de certificados de seguro.

La resolución también recuerda a los Estados Partes que la delegación de la autoridad para expedir los certificados de seguro u otra garantía financiera prescritos en dichos Convenios no repercutiría en la posible responsabilidad que el Estado que delega la autoridad pueda tener con relación a esos certificados.

#### **Campaña por la ratificación de los convenios internacionales sobre el transporte marítimo**

La Cámara Naviera Internacional (ICS) y el Comité Marítimo internacional (CMI) han puesto en marcha conjuntamente una campaña de ámbito mundial pidiendo la ratificación de los convenios marítimos internacionales, bajo el título de “*Promoting Maritime Treaty Ratification*”. El argumento básico que alegan es que “*un sector económico de carácter inherentemente internacional, como es el transporte marítimo, necesita estar regulado por normas de carácter global*”.

*aplicadas de una manera uniforme*". Esto es algo tan evidente que resulta difícil entender por qué no se lleva más a la práctica.

Los principales convenios marítimos han sido ratificados por un número elevadísimo de países: SOLAS (163 Estados con el 99,2% de la flota mundial), MARPOL (155 Estados con el 99,1%), STCW (162 Estados, 99,2%), MLC (84 Estados, 91,0%). Esto asegura que las normas fundamentales se aplican de manera uniforme en la práctica totalidad de la flota mercante mundial. Pero existen otros instrumentos normativos marítimos que sería conveniente que tuvieran un mayor nivel de ratificación, incluso hay algunos que aún necesitan ratificaciones adicionales por los Estados para que entren en vigor en todo el mundo.

Los siguientes convenios son los principales objetivos de la campaña actual de ICS/CMI, en la que se insta encarecidamente a los Estados a ratificarlos urgentemente:

**Convenio internacional de Hong Kong para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, 2009**

El Convenio de Hong Kong (HKC) establece normas globales para mejorar las condiciones ambientales y laborales en las instalaciones dedicadas al desguace de buques, la mayoría de las cuales se encuentran en países asiáticos en desarrollo.

Exige que, al llegar al final de su vida útil, los buques se vendan únicamente a instalaciones de reciclaje que cumplan las normas establecidas en el mismo. También exige que los buques mantengan un inventario de materiales peligrosos desde el momento de su construcción hasta su demolición final. El HKC ha sido ampliamente respaldado por el sector marítimo, como lo demuestran las "Medidas transitorias para los armadores que venden buques para desguace", publicadas por ICS en 2016 para ayudar a los armadores a cumplirlo en lo posible, incluso antes de su aplicación obligatoria.

La entrada en vigor del HKC ayudará a mejorar las normas de seguridad y medioambientales en las instalaciones de reciclaje de buques de todo el mundo. El retraso de su ratificación por los Estados ha provocado la aprobación de un Reglamento regional en la UE. El reciclaje de buques, sin embargo, es un mercado global competitivo que requiere una regulación global. Es indispensable que los gobiernos que se toman en serio la mejora de las condiciones en las instalaciones de reciclaje en todo el mundo ratifiquen y pongan en práctica urgentemente el HKC.

El impulso para que se produzcan más ratificaciones podría haberse iniciado con la ratificación del convenio en 2016 por Panamá, el Estado de bandera con la mayor flota del mundo. Otros países como Bélgica, Dinamarca, Francia y Noruega también lo han ratificado. Uno de los países de reciclaje más importantes, Turquía, ha aprobado recientemente una legislación que allana el camino para que su ratificación formal se lleve a cabo en un plazo de tiempo breve.

**Protocolo del Fondo Complementario de 2003 al Convenio del Fondo de 1992**

El Protocolo de 2003 al Convenio CLC (Protocolo del Fondo Complementario) proporciona una indemnización adicional superior a la disponible en los Convenios CLC y del Fondo de 1992 por los daños por contaminación causados por derrames de hidrocarburos procedentes de petroleros, pero solo en aquellos Estados que lo han ratificado. Una característica esencial del régimen CLC/Fondo es que se impone a los propietarios de los petroleros una responsabilidad objetiva por cualquier incidente de contaminación, independientemente de la existencia o no de culpa. El pago de las indemnizaciones se puede hacer rápidamente sin necesidad de una larga tramitación jurídica. A cambio, los armadores pueden limitar su responsabilidad, con el fin de que puedan obtener la cobertura de seguro que es además obligatoria. En caso de que las reclamaciones válidas excedan el límite de responsabilidad del propietario en virtud del CLC, el Fondo 1992

proporciona una compensación adicional que se financia con las aportaciones de la industria petrolera.

En los Estados que han ratificado el Protocolo de 2003, los perjudicados tienen acceso a un tercer nivel de compensación, que llega a 1.000 millones de dólares por incidente, más de tres veces la cantidad disponible en virtud del Convenio del Fondo.

No es habitual que las reclamaciones válidas excedan el límite de responsabilidad del CLC y exijan pagos del Fondo, ya que la mayoría de las reclamaciones se cubren únicamente con el seguro de los armadores. Es más raro aún que un incidente sea tan importante que agote la cuantía disponible para la indemnización en el conjunto CLC/Fondo. No obstante, en las ocasiones en las que esto ha sucedido y un incidente no ha sido totalmente compensado, se han planteado demandas legales para tratar de obtener pagos de indemnización adicionales. Algunas decisiones recientes de tribunales y leyes nacionales (Nota de ANAVE: en particular, relacionadas con el caso del petrolero "Prestige") han sido inconsistentes con la forma en la que se pretendía que funcionasen los convenios de la OMI, lo que puede debilitar la confianza en el régimen mundial.

El Protocolo de 2003 se acordó para dar confianza a los Estados de que existe una red de seguridad para cubrir los incidentes más graves. Está en vigor desde 2005, pero ha sido ratificado por menos de un tercio de los Estados parte del Convenio del Fondo de 1992. Si lo ratificasen más Estados, los niveles más altos de compensación disponibles deberían servir para desalentar acciones inútiles a nivel nacional.

Recientemente, ICS ha propuesto que los órganos de gobierno de los Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos (FIDAC), es decir, el Fondo de 1992 y el Fondo Complementario, lleven a cabo nuevos estudios sobre los obstáculos para la ratificación del Protocolo de 2003. Esta propuesta ha sido bien recibida y está previsto llevar a cabo más debates sobre esta materia.

## 2. MARPOL

### 2.1. Enmiendas en periodo de cumplimiento

### 2.2. Próxima entrada en vigor de enmiendas ya adoptadas

### 2.3. Anexos de MARPOL

### 2.4. Otros asuntos relacionados con la protección del medio ambiente

### 2.1. Enmiendas en periodo de cumplimiento

#### Anexo VI revisado. Límite global de contenido de azufre en los combustibles

En 2008, la OMI adoptó un nuevo texto revisado del Anexo VI de MARPOL, que entró en vigor el 1 de julio de 2010. Entre otras modificaciones, se acordaron nuevas normas sobre el contenido de azufre de los combustibles marinos, que se incluyeron en su regla 14 (Óxidos de azufre, SO<sub>x</sub>), con un calendario de aplicación gradual que se inició el 1 de enero de 2012. Faltaba por decidir la fecha definitiva de la última fase de reducción del límite de azufre (0,5%), que resolvió finalmente en la reunión MEPC 70, en octubre de 2016, y que se aplicará a partir del **1 enero 2020**.

| Límite Global (actualmente: 3,5%) | En zonas ECA                    |
|-----------------------------------|---------------------------------|
| Desde <b>1 enero 2020: 0,5%</b>   | Desde 1 enero 2015: <b>0,1%</b> |

#### Anexo VI – Prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques. Normas de nivel III sobre las emisiones de NO<sub>x</sub>

El MEPC 66 adoptó unas enmiendas a la regla **13** del Anexo VI de MARPOL, relativa a Óxidos de Nitrógeno (NO<sub>x</sub>), sobre la fecha efectiva de aplicación de las normas de “Nivel III” en las ECAs.

**Nivel III:** Aplicable únicamente a los buques que se construyan a partir del **1 de enero de 2016**. La norma prohíbe el funcionamiento de un motor si no cumple los siguientes límites de las emisiones de NO<sub>x</sub>, siendo “n” las revoluciones del motor:

- 3,4 g/kW·h si  $n < 130$  rpm,
- $9 * n^{(-0,2)}$  g/kW·h si  $130 \text{ rpm} \leq n < 2.000$  rpm,
- 2,0 g/kW·h si  $n \geq 2.000$  rpm.

En principio, **no se aplica** a los motores de los buques de **eslora inferior a 24 m** proyectados para fines de recreo, ni tampoco a motores de **potencia inferior a 750 kW**, si se demuestra que el buque no puede cumplir estas restricciones de emisiones de NO<sub>x</sub> por limitaciones de proyecto o construcción del buque.

**Se aplicará** a los motores diesel marinos que se instalen en buques construidos a partir del **1 de enero de 2016** y que operen en la **ECA de EEUU o Caribe** ya designada para el control de las emisiones de los NO<sub>x</sub> (NECA). Los buques nuevos que no vayan a operar en las NECAs que ya están designadas no se tendrán que construir para cumplir el Nivel III.

El 28 de octubre de 2016, el MEPC 70 adoptó una **nueva NECA en el mar Báltico y mar del Norte, que entrará en vigor para los buques construidos a partir del 1 de enero de 2021** (ver apartado de las normas que entrarán en vigor el 1 de enero de 2021).

Para las NECAs que se puedan designar en el futuro, el Nivel III se aplicará a los motores instalados en buques construidos a partir de la fecha en la que el MEPC adopte dicha NECA o en una fecha posterior que se especifique en la enmienda que designe la NECA en cuestión. Este nuevo mecanismo de aplicación evitará que los buques que no tienen previsto navegar por una NECA actualmente existente o futura tengan que instalar obligatoriamente una tecnología que no van a usar durante un periodo de tiempo largo, es decir, hasta la fecha de aplicación aún desconocida en que se vaya a declarar una nueva NECA. Otra razón para esta solución de compromiso es animar a los Estados a designar como NECA otras zonas marítimas.

Además, los requisitos del Nivel III no se van a aplicar a motores diesel marinos instalados en buques construidos antes del **1 de enero de 2021**, de **GT < 500**, y eslora inferior a **24 m**, que se hayan proyectado y se usen exclusivamente con fines de recreo.

Los requisitos de control de los NO<sub>x</sub> se aplican a los motores diesel marinos de más de 130 kW de potencia de salida y los distintos niveles se aplican en función de la fecha de construcción del buque. Fuera de las NECAs, los límites del “Nivel II” se aplican a motores instalados en buques construidos el 1 de enero de 2011 o posteriormente.

#### Anexo VI – Prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques. Sistema de recopilación de datos sobre el consumo de combustible

El MEPC 70 adoptó unas enmiendas al Anexo VI del MARPOL para establecer un **sistema obligatorio de registro y notificación de datos del combustible consumido a bordo**, que los buques deberán recopilar y facilitar al Estado de bandera. Se han modificado las siguientes reglas del capítulo 4 del Anexo VI:

##### Regla 5: Reconocimientos

La Administración garantizará que, para cada buque al que se aplique la regla 22A, el SEEMP se haya modificado según la regla 22.2 antes de recopilar los datos de conformidad con la regla 22A para asegurar que la metodología y procesos estén en marcha antes de que comience el 1<sup>er</sup> periodo de notificación del buque. Se facilitará al buque una confirmación del cumplimiento, que deberá mantener a bordo.

##### Regla 6: Expedición o refrendo de los certificados y declaraciones de cumplimiento sobre la notificación del consumo de combustible

Declaración de cumplimiento – Notificación del consumo de combustible: Tras recibir los datos notificados, la Administración o una organización autorizada por ella determinará si los datos se han notificado de acuerdo con la regla 22A y, en caso afirmativo, expedirá una Declaración de Cumplimiento para el buque a más tardar 5 meses después del inicio del año civil. En el caso de que el buque cambie de Administración, de compañía o de ambos, la declaración de cumplimiento se expedirá en ese momento. La Administración asume en todos los casos la plena responsabilidad.

##### Regla 9: Duración y validez de los certificados y declaraciones de cumplimiento sobre la notificación del consumo de combustible

Declaración de cumplimiento – Notificación del consumo de combustible: La declaración de cumplimiento será válida durante el año civil en el que dicha declaración se expida y los 5 primeros meses del año civil siguiente. En el caso de que el buque cambie de Administración, de

compañía o de ambos, será válida durante el año civil en el que la declaración se expida, el año civil siguiente y los 5 primeros meses del año civil posterior a este último. Todas las declaraciones de cumplimiento se conservarán a bordo durante su periodo de validez como mínimo.

## **Regla 22: Plan de gestión de la eficiencia energética del buque (SEEMP)**

A más tardar, el **31 de diciembre de 2018**, en los buques de **GT  $\geq$  5.000**, el SEEMP incluirá una descripción de la **metodología** que se utilizará para recopilar los datos y los procesos que se utilizarán para notificarlos a la Administración del buque.

## **Nueva regla 22A: Recopilación y notificación de los datos sobre el consumo de combustible**

A partir del año **2019**, los buques de **GT  $\geq$  5.000** recopilarán los datos del Apéndice IX, para ese año civil y años civiles posteriores, o parte de un año civil, de acuerdo con la metodología incluida en el SEEMP. Al término de cada año, el buque reunirá los datos recopilados durante ese año. En un plazo de 3 meses desde el final de cada año, el buque notificará a su Administración el valor agregado para cada dato especificado en el apéndice IX, por vía electrónica y con el formato normalizado elaborado por la OMI.

Si el buque cambia de compañía o Administración de bandera, el día en que se lleve a cabo el cambio, o en la fecha más cercana posible, el buque notificará a la Administración que cede el buque los datos agregados del Apéndice IX para la parte del año civil que corresponda a dicha Administración, y si esa Administración así lo solicita con antelación, los datos desglosados. Los datos desglosados en los que se basan los datos notificados para el año anterior estarán disponibles durante un periodo de 12 meses como mínimo desde el final de ese año y se pondrán a disposición de la Administración si ésta lo solicita.

Las Administraciones garantizarán que los datos notificados por los buques se remitan a la base de datos de la OMI sobre el consumo de combustible de los buques por vía electrónica y con el formato normalizado elaborado por la OMI, a más tardar 1 mes después de que se expidan las declaraciones de cumplimiento a dichos buques.

Basándose en los datos notificados que se remitan a la citada base de datos de la OMI, el Secretario General elaborará un informe anual para el Comité MEPC en el que se resumirán los datos recopilados, la situación de los datos que faltan y cualquier otra información pertinente que pueda solicitar el Comité. La OMI mantendrá una **base de datos anónima**, para que no sea posible identificar un buque específico. Los Estados Parte tendrán acceso a los datos anónimos únicamente para su análisis y consideración.

El MEPC 71 adoptó las “Directrices de 2017 para la verificación de los datos sobre el consumo de combustible de los buques por la Administración” y las “Directrices de 2017 para la elaboración y la gestión de la base de datos de la OMI sobre el consumo de combustible de los buques”.

## 2.2. Próxima entrada en vigor de enmiendas ya adoptadas

**31 de diciembre de 2018**

### Enmiendas a MARPOL adoptadas en octubre de 2016

#### Anexo VI – Prevención de la contaminación por basuras de los buques

##### Sistema obligatorio de registro y notificación de datos del combustible consumido a bordo

##### Revisión del Plan de Gestión de la Eficiencia Energética del Buque (SEEMP)

El 31 de diciembre de 2018, todos los buques de GT  $\geq 5.000$  deben cumplir la Parte II del Plan de Gestión de la Eficiencia Energética del Buque (SEEMP). Las empresas deben revisar el SEEMP de sus buques para incluir en la Parte II la descripción de la metodología que van a utilizar para recopilar los datos sobre el consumo de combustible requeridos por el sistema de seguimiento de la OMI y los procesos para notificar dichos datos, y presentarlo a la Administración de bandera, u organización autorizada por ésta, para su aprobación.

En la reunión del MEPC 72, se recomendó a las empresas que presenten la Parte II del SEEMP a la Administración de bandera de cada buque para su verificación lo antes posible y se recomendó hacerlo a más tardar el próximo 1 de septiembre.

El 26 de abril, la DGMM también nos trasladó esta misma recomendación y nos envió el modelo de formulario de “Confirmación de Cumplimiento” por los buques de dicha Parte II. Una vez inspeccionada la Parte II del SEEMP, la Administración expedirá una Confirmación del Cumplimiento, que se deberá conservar a bordo del buque.

**1 de enero de 2019**

### Enmiendas a MARPOL adoptadas en julio de 2017

#### Anexo VI – Prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques

##### Información que debe incluirse en la nota de entrega de combustible (BDN) - Apéndice V

**Aplicación:** Notas de entrega de combustible que se entreguen a partir de la fecha de entrada en vigor de la enmienda (1 de enero de 2019).

**Antecedentes:** El actual apéndice V del Anexo VI del MARPOL no prevé la posibilidad de suministrar combustible que no cumpla los límites de azufre de las reglas 14.1 (fuera de las zonas ECA) o 14.4 (dentro de las zonas ECA). Esto no supone un problema para los buques que tienen instalados sistemas de limpieza de los gases de escape (EGCS) como medio equivalente aprobado mientras el límite de azufre aplicable según la regla 14.1 sea del 3,5%, sin embargo, cuando dicho límite se reduzca al 0,5% en 2020, es posible que surjan problemas.

**Resumen:** Se ha revisado el modelo de Nota de entrega de combustible para que incluya una nueva casilla que indique el “*valor límite especificado por el comprador*” en relación con el contenido de azufre. De este modo los combustibles con un contenido de azufre superior al requerido por la regla 14 del Anexo VI se pueden entregar a un buque que usa medidas de cumplimiento equivalentes, como un EGCS.

**Implicación para los armadores:** El objetivo de esta modificación es evitar ambigüedades y problemas durante las inspecciones y reconocimientos de PSC y del Certificado Internacional de Prevención de la Contaminación Atmosférica (Certificado IAPP).

#### Armonización de la Regla 13 sobre NO<sub>x</sub>

**Aplicación:** Buques construidos a partir del 1 de enero de 2021 si van a hacer escala en puertos del mar Báltico o mar del Norte (incluido el canal de la Mancha).

**Antecedentes:** Los Estados ribereños propusieron que, además de las zonas de control de emisiones SO<sub>x</sub> existentes en el mar Báltico y mar del Norte (de acuerdo con la regla 14 del Anexo VI), la regla 13 de dicho Anexo también regule las emisiones de los NO<sub>x</sub>.

**Resumen:** Se va a exigir que los buques nuevos tengan instalados motores para cumplir los límites del Nivel III de los NO<sub>x</sub> si hacen escala en estas zonas. Hay disposiciones sobre exenciones que permiten a los buques que estén equipados con motores de doble combustible navegar sin combustible reglamentario (por ejemplo, GNL) o buques con motores para cumplir sólo los límites del Nivel II para navegar en una ECA de Nivel III de NO<sub>x</sub> si el buque sale del astillero en el que se acaba de construir, o si visita un astillero para llevar a cabo una conversión, reparación o mantenimiento.

**Implicaciones para los armadores:** Se va a exigir a los buques nuevos que naveguen por estas zonas disponer de motores que cumplan el Nivel III. Esto requiere estudiar en la etapa de contrato del buque las zonas comerciales en las que el buque va probablemente operar.

**1 de enero de 2021**

#### Enmiendas a MARPOL adoptadas en octubre de 2016

##### Anexo VI – Prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques

##### Designación del mar del Norte y mar Báltico como NECAs

El MEPC 70 adoptó un proyecto de resolución para **designar el mar Báltico y mar del Norte como Zonas de Control de Emisiones de Nitrógeno (NECAs)**, con efectos desde el **1 de enero de 2021**, que obligará a los **buques nuevos entregados a partir de esa fecha**, a cumplir los muy exigentes requisitos del Nivel III del Anexo VI de MARPOL sobre emisiones de NO<sub>x</sub>, que reduce las emisiones máximas permitidas de óxidos de nitrógeno en más de un 70% respecto del Nivel II. La regla 13 del Anexo VI se ha modificado y ha quedado redactada como sigue:

##### Regla 13: Óxidos de nitrógeno

Se ha añadido el apartado 5.1.3: Si:

*.3 el buque se ha construido el **1 de enero de 2021** o posteriormente y está operando en la zona de control de las emisiones del mar del Norte;*

Se ha añadido una nueva sección 5.2.4 para permitir que los buques que no cumplan los requisitos del Nivel III se construyan, conviertan, reparen y/o lleven a cabo trabajos de mantenimiento en astilleros ubicados en la zona del mar del Norte:

*.4 a los motores diésel marinos instalados en buques que cuenten con la certificación necesaria para los límites de emisión del nivel II y III si no es posible utilizarlos como motores del nivel III debido a prescripciones de seguridad u otras circunstancias aceptables para la Administración, o solamente para los límites de emisión de NO<sub>x</sub> del nivel II, inmediatamente después de la construcción del buque y antes y después de su conversión y/o reparación y/o de trabajos de mantenimiento efectuados o que se efectuarán en astilleros ubicados en la zona de control de las emisiones del mar Báltico y/o del mar del Norte si el buque está realizando pruebas de mar o sigue una ruta directa dentro de la(s) zona(s) de control de las emisiones o hacia o desde el astillero.*

### **Zona de control de las emisiones**

*A efectos de la presente regla, las zonas de control de las emisiones serán:*

*.1 la zona de control de las emisiones de Norteamérica, por la cual se entiende la zona definida por las coordenadas que figuran en el apéndice VII del Anexo VI;*

*.2 la zona del mar Caribe de EEUU, por la cual se entiende la zona definida por las coordenadas que figuran en el apéndice VII del Anexo VI;*

*.3 la **zona del mar del Norte**, según se define en la regla 1.14.6 del Anexo V del Convenio MARPOL; y*

*.4 cualquier otra zona marítima, incluidas las portuarias, designada por la Organización de conformidad con los criterios y procedimientos indicados en el apéndice III del Anexo VI.*

## 2.3. Anexos de MARPOL

### Anexo VI – Prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques y eficiencia energética

#### Contaminación atmosférica

##### Implantación del límite de 0,5% de contenido de azufre en los combustibles

En octubre de 2016, el MEPC 70 decidió aplicar a nivel mundial el límite del **0,5%** de azufre en los combustibles de uso marino a partir del **1 de enero de 2020**. Dicho límite, desde el 1 de enero de 2012 es del 3,5% (y el 0,1% en las ECAS desde 2015).

En consecuencia, **a partir del 1 de enero de 2020, el límite global (fuera de las zonas SECA) del contenido de azufre de los combustibles marinos será del 0,5% en masa**. Esta misma fecha era ya definitiva para los buques que navegan por aguas europeas, en virtud de la Directiva 2005/33 modificada. Esta fecha definitiva de 2020 significa que el sector dispondría de 3 años (ahora ya año y medio) para prepararse y armonizar los procedimientos de cumplimiento.

Las empresas deberán optar por una de las 3 soluciones existentes para cumplir con esta nueva normativa:

- Quemar combustibles con bajo contenido de azufre y precio previsiblemente muy superior al actual HFO.
- Usar combustibles no convencionales (fundamentalmente LNG, aunque existen otras opciones como el etanol, biocombustibles, etc.).
- Instalar depuradores de los gases de exhaustación (*scrubbers*).

En abril, por iniciativa de las principales organizaciones marítimas internacionales (ICS, BIMCO, INTERTANKO, CLIA y otros), el Comité de Protección del Medio Marino (MEPC 72) de la OMI aprobó unas enmiendas al Convenio MARPOL sobre la **prohibición de llevar a bordo combustible no reglamentario** (con más de un 0,5% de azufre) para consumo propio (no como carga), en buques que no están provistos de *scrubbers*, cualquiera que sea la zona de navegación. Esta medida pretende hacer posible la verificación efectiva por los Estados del cumplimiento de la norma, dada la dificultad para controlar el combustible que los buques utilizan en alta mar.

Estas enmiendas están **sujetas a su adopción final en la reunión del MEPC de octubre** y entrarían en vigor el **1 de marzo de 2020**, dos meses después de que se empiece a aplicar la norma sobre el límite del 0,5% de azufre en los combustibles.

La OMI dispone de un tiempo limitado hasta el 1 de enero de 2020 para analizar, acordar e implantar medidas para facilitar su aplicación. Esta nueva norma muy posiblemente va a plantear dificultades técnicas y operacionales a los armadores y por ello las principales organizaciones del sector han propuesto a la OMI que, **como acompañamiento a la citada prohibición, se adopten unas directrices sobre las siguientes cuestiones** para proporcionar claridad a los gobiernos y armadores:

- Establecer un periodo transitorio de implantación razonable durante la fase inicial, a partir del 1 de enero de 2020.
- Definir un grado de precisión razonable (por ejemplo, del 95%) en las medidas sobre el contenido de azufre para decidir si un combustible sometido a prueba es reglamentario o no, dado que es imposible garantizar una precisión del 100% en cualquier ensayo o proceso de medición.
- Acordar un formulario común recomendado para la notificación en los casos en los que no se disponga de combustible reglamentario.

En el mes de julio, se va a celebrar en la sede de la OMI en Londres una reunión para debatir los términos de referencia y el plan de trabajo sobre estas materias.

## **Eficiencia energética de los buques**

### **Revisión de las Fases 2 y 3 del EEDI prescritas por la regla 21.6 del Anexo VI del MARPOL**

Desde 2013 son obligatorias las normas de eficiencia energética para buques nuevos que establecen un Índice de Eficiencia Energética de Proyecto (EEDI), que va endureciéndose con el tiempo en 4 fases: la fase cero ya terminó, y actualmente estamos en la Fase 1, que abarca desde 2015 a 2019. Dichas normas establecen también que, al principio de la Fase 1 y a la mitad de la Fase 2 (2020 a 2024), la OMI debe revisar los avances tecnológicos que se hayan producido y decidir sobre la conveniencia o no de revisar los límites de las Fases 2 y 3, modificar los plazos, niveles de referencia del EEDI para cada tipo de buque y tasas de reducción.

El MEPC 70 acordó mantener las tasas de reducción actuales y los requisitos de la Fase 2 (excepto para los buques de carga rodada y de pasaje de transbordo rodado), revisar en profundidad los requisitos de la Fase 3 (a partir del 1 de enero de 2025 y siguientes), debatir la posibilidad de adelantar su aplicación y establecer los criterios para una Fase 4. Los requisitos actuales de la Fase 3 establecen que, a partir de 2025, los buques nuevos deberán ser un 30% más eficientes que en 2013 desde el punto de vista energético.

### **Examen del EEDI más allá de la Fase 2**

Según la información de la base de datos del EEDI de la OMI, sólo cumplen las prescripciones de la fase 2 del EEDI el 28% de los graneleros de peso muerto igual o superior a 100.000 t y el 19% de los buques tanque de peso muerto igual o superior a 120.000 t. El porcentaje de buques de gran tonelaje de estos tipos que cumple las prescripciones de la fase 3 es incluso inferior: sólo los cumplen 3 graneleros del mismo modelo (1,55%) y ningún buque tanque.

El Comité recibió un documento del Grupo de trabajo por correspondencia (GC) que informa de los avances sobre las tasas de reducción del EEDI después de la Fase 2 y una posible aplicación temprana de la Fase 3. El Comité tomó nota de este informe y reconoció que existe un problema para que los graneleros y petroleros cumplan la fase 3 del EEDI, a la vez que mantienen la potencia mínima suficiente para maniobrar con seguridad en condiciones meteorológicas adversas.

El Comité analizó un documento presentado por China que propone modificar las líneas de referencia para las fases 2 y 3 del EEDI en buques graneleros y petroleros, a la vista de las dificultades que presentan estos tipos de buques para alcanzar los valores EEDI necesarios. Aunque el MEPC no apoyó la propuesta de China de modificar las líneas de referencia para la Fase 2, se ha remitido el documento al grupo de trabajo por correspondencia para que vuelva a estudiar este asunto en relación con la fase 3 del EEDI.

## Medidas técnicas y operacionales adicionales para mejorar la eficiencia energética del transporte marítimo internacional (Medición, Notificación y Verificación, MRV)

### Sistema de recopilación de datos sobre el consumo de combustible de los buques

El MEPC 70 adoptó unas enmiendas al capítulo 4 del Anexo VI del MARPOL (modificación de la regla 22 y una nueva regla 22A) para aplicar un **sistema obligatorio de recopilación de datos** sobre el consumo de combustible y emisiones de gases de efecto invernadero (CO<sub>2</sub>), con el objetivo de contar con datos cuantitativos precisos, contrastables y continuados sobre las emisiones reales de CO<sub>2</sub> de los buques mercantes.

En resumen, los buques deberán disponer a bordo de los siguientes 3 documentos:

- El SEEMP actualizado (que incluirá una nueva Parte II sobre el Plan de recopilación de datos sobre el consumo de combustible).
- Un documento de Confirmación de Cumplimiento de que el SEEMP se ha modificado e incluye una descripción de la metodología para la recopilación de datos (en cumplimiento de la regla 22.2 del Anexo VI).
- La Declaración de Cumplimiento en la que se confirma que el buque ha recopilado y notificado los datos del combustible correspondientes al año anterior, de acuerdo con la regla 22A del Anexo VI.

El esquema siguiente describe los distintos hitos para la puesta en práctica del sistema de recopilación de datos sobre el consumo de combustible:

- **Antes del 31 de diciembre de 2018:** modificación del SEEMP y presentarlo a la Administración para su verificación. Las empresas deben tener en cuenta que los servicios de la Administración se pueden saturar cuando se acerque dicha fecha, por lo que se recomienda presentar la actualización del SEEMP con antelación suficiente.
- **Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2019:** los buques deben recopilar los datos sobre el consumo de combustible.
- **Hasta el 31 de marzo de 2020:** fecha límite para enviar al Estado de bandera los datos anuales de consumo de combustible del periodo enero - diciembre de 2019.
- **Hasta el 31 de mayo de 2020:** plazo límite para que el Estado de bandera compruebe si se han notificado con arreglo a los requisitos establecidos en la regla 22A del Anexo VI y expida la Declaración de Cumplimiento.
- **En el plazo de 1 mes a partir de expedir la Declaración de Cumplimiento:** el Estado de bandera remitirá por vía electrónica a la base de datos de la OMI los datos de consumo notificados por los buques.

Queda trabajo por hacer en esta materia, que incluye elaborar orientaciones para que las compañías incluyan los procedimientos pertinentes en el SEEMP. En el mes de julio, el MEPC 71 aprobó las directrices para los procedimientos de verificación de datos de las Administraciones y las pautas para los armadores sobre cómo desarrollar sus propios métodos para recopilar datos dentro de los sistemas de gestión de existentes en la compañía.

### Base de datos de la OMI sobre el consumo de combustible de los buques

La **base de datos de la OMI** sobre el consumo de combustible de los buques se ha puesto en marcha en el mes de **marzo** y se ha incluido como un nuevo módulo en la plataforma GISIS. Se

ha publicado una circular en la que se facilitan orientaciones para los usuarios de las Administraciones y organizaciones reconocidas.

El Comité estudió una propuesta sobre las medidas para garantizar que la base de datos sea completa en cuanto a la comunicación con las Administraciones y acordó que deberían incorporarse las siguientes comunicaciones como características del nuevo módulo del GISIS:

- Enviar a la Administración una lista de los buques a los que se aplica la regla 22A a modo de referencia, con el objetivo de que se reciban notificaciones en caso de discrepancias.
- Enviar un recordatorio a las Administraciones que no hayan presentado los datos en el formato prescrito.
- Exigir a las Administraciones que no hayan presentado informes que faciliten los datos de todos los buques de sus registros a los que se aplica la regla 22A.

#### **Equivalente al trabajo de transporte para los buques que no transportan carga**

El MEPC 71 propuso a los Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales a presentar propuestas sobre la forma de tratar la cuestión de los buques contratados para obras marítimas y actividades mar adentro en el marco del sistema de la OMI de recopilación de datos. El MEPC 72 analizó 2 documentos sobre este asunto:

- IOGP e IMCA: se facilita información sobre la dificultad práctica de definir equivalentes apropiados del “trabajo de transporte” en relación con los buques de posicionamiento dinámico en el sector de la energía mar adentro y sugiere que este no se aplique a dichos buques en la segunda fase del análisis de datos.
- Rusia: opina que no es adecuado distinguir a los buques de posicionamiento dinámico en este asunto y sugiere aplicar un enfoque general y uniforme cuando se establezcan los tipos de buques que no efectúen “trabajo de transporte”.

El Comité tomó nota de estas propuestas e invitó a los Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales a presentar propuestas concretas para elaborar un enfoque general y uniforme sobre esta cuestión.

#### **Reducción de las emisiones de GHG de los buques**

##### **Estrategia inicial de la OMI para la reducción de las emisiones de GHG de los buques**

Tras un periodo de gran expectación y de fuertes presiones de diferentes Estados y organizaciones no gubernamentales, en abril, el MEPC 72 adoptó la “Estrategia Inicial de la OMI” para la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero (GHG) de los buques, que incluye unos objetivos o niveles de ambición, los principios en los que debe basarse el proceso, una relación de medidas posibles para alcanzar estos objetivos a corto, medio y largo plazo, así como un calendario de aquí a 2023 para elevar a definitiva esta estrategia preliminar. Finalmente se consensuaron unos valores que posiblemente están en el límite máximo de lo alcanzable:

- Una reducción del 50% de las emisiones totales de GHG del transporte marítimo para 2050, comparado con los niveles de 2008.
- Una reducción del 40% en promedio de las emisiones por tonelada x milla para 2030, en comparación con las de 2008.

Este acuerdo histórico de la OMI fue adoptado por una abrumadora mayoría Estados miembros (173). ICS ha valorado positivamente esta estrategia y el hecho de su adopción, si bien ha insistido en que contiene compromisos enormemente ambiciosos.

La OMI ha confirmado su compromiso con el objetivo de reducir las emisiones de GHG del transporte marítimo internacional con carácter de urgencia y eliminarlas tan pronto como sea posible en este siglo. Pero esta estrategia debía ya contener objetivos cuantitativos concretos o “niveles de ambición” de reducciones. Algunos Estados, sobre todo del norte de la UE, ejercieron una enorme presión sobre el sector naviero y sobre la OMI propugnando unos objetivos de reducción de emisiones claramente faltos de realismo.

A pesar de que los objetivos acordados dentro de la estrategia de la OMI para la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> son muy exigentes, las organizaciones navieras internacionales valoraron como muy positivo que la OMI haya adoptado esta estrategia, porque ello confirma que estos asuntos se van a seguir debatiendo y acordando en la OMI y que habrá mucho menos riesgo de que la Unión Europea u otros países opten por soluciones unilaterales.

La estrategia incluye una referencia específica a un “itinerario de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> coherente con los objetivos de temperatura del Acuerdo de París”, acordado en 2015 por las Partes de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) y entró en vigor en 2016. Su objetivo principal es fortalecer la respuesta mundial frente a la amenaza del cambio climático, limitando el aumento de la temperatura mundial “muy por debajo de 2°C respecto de los niveles preindustriales” y “proseguir los esfuerzos para limitar ese aumento de la temperatura a 1,5°C con respecto a los niveles preindustriales”.

El Secretario General de la OMI manifestó que la adopción de la estrategia supone un nuevo ejemplo del reconocido espíritu de cooperación de la OMI y que permitiría a la Organización disponer de una base sólida para la labor futura en materia de cambio climático: *“Os aliento a usar esta estrategia recientemente adoptada para continuar con vuestra labor en la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero. La estrategia está diseñada como una plataforma para futuras acciones. Confío en vuestra habilidad para continuar con vuestros incansables esfuerzos y desarrollar acciones futuras que contribuirán pronto a la reducción de este tipo de emisiones provocadas por los buques”*, dijo el Secretario General.

Según la “hoja de ruta” aprobada por los Estados miembros en 2016, **la estrategia inicial será revisada en 2023.**

El 16 de mayo, la Comisaria Violeta Bulc trató en el Comité ENVI del Parlamento Europeo este resultado del MEPC 72. Varios miembros del ENVI que asistieron en el MEPC 72 informaron al Comité en su conjunto sobre su misión, que ha sido importante para el Parlamento Europeo con vistas a la puesta en práctica del Acuerdo de París sobre cambio climático y la necesidad para todos los sectores, incluido el transporte marítimo, de contribuir de forma equitativa a sus objetivos.

#### Principales elementos de la “estrategia inicial de la OMI” para la reducción de emisiones

- **Visión:** La OMI sigue comprometida a reducir las emisiones de GHG del transporte marítimo internacional y, con carácter de urgencia, pretende eliminarlas tan pronto como sea posible en este siglo.
- **Niveles de ambición u objetivos:**

- a) Seguir reforzando progresivamente el Índice de Eficiencia Energética de Proyecto (EEDI) para buques nuevos, determinándose el porcentaje de mejora para cada fase para cada tipo de buque, según se considere adecuado.
- b) Reducir las emisiones de GEI por unidad de transporte (t x km) en promedio en el transporte marítimo internacional al menos en un 40% para 2030, intentando alcanzar el 70% en 2050, con referencia a 2008.
- c) Alcanzar el pico máximo de las emisiones totales de GHG del transporte marítimo lo antes posible y reducirlas al menos un 50% para 2050 con referencia a 2018, como parte de los esfuerzos para reducirlas de forma consistente con los objetivos del Acuerdo de París y, como se indica en la visión, con el objetivo final de eliminarlas.

El apartado (c) anterior va en línea con la propuesta que habían presentado a la OMI varias organizaciones lideradas por la Cámara Naviera Internacional (ICS), mientras que algunos Estados habían propuesto objetivos posiblemente utópicos, como al menos el 70% para 2050. Por su parte, el apartado (c) es verdaderamente muy exigente, ya que una reducción del 40% de las emisiones por t x milla es muy elevada para una fecha tan próxima como 2030, para la cual no es previsible que estén en el mercado tecnologías muy diferentes a las actuales.

– **Principios básicos a respetar, que incluyen, entre otros:**

- a) Los principios de no discriminación y de trato no más favorable establecidos en el Convenio MARPOL y otros convenios de la OMI,
- b) El principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas y capacidades respectivas (CBDR-RC), a la luz de las diferentes circunstancias nacionales, consagrado en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, su Protocolo de Kioto y el Acuerdo de París,
- c) El requisito de que todos los buques, independientemente de la bandera, den pleno y completo efecto a la aplicación de medidas obligatorias para garantizar la aplicación efectiva de esta estrategia.

– **Medidas candidatas a corto, medio y largo plazo:**

- a) A corto plazo, las que haya que acordar de aquí a 2023.
- b) A medio plazo, las que se puedan acordar entre 2023 y 2030.
- c) A largo plazo, las que se puedan acordar más allá de 2030.

Dentro de las posibles medidas a medio plazo (a considerar entre 2023 y 2030) se encuentra la posible introducción de Medidas de Mercado para incentivar la reducción de las emisiones.

El MEPC 72 acordó celebrar en septiembre la 4ª reunión del Grupo de trabajo interperiodos sobre la reducción de las emisiones de GHG (ISWG-GHG 4) al que se le ha encargado:

- elaborar un programa de medidas de seguimiento de la Estrategia inicial de la OMI sobre la reducción de las emisiones de GHG de los buques
- seguir examinando el modo de avanzar en la cuestión de la reducción de las emisiones de GHG y asesorar al Comité, y
- presentar un informe al MEPC 73, que se reunirá del 22 al 26 de octubre.

La OMI está llevando a cabo proyectos mundiales de cooperación técnica para reforzar la capacidad de los Estados miembros, especialmente los países en desarrollo, para implantar y apoyar la eficiencia energética en el sector marítimo.

#### **Antecedentes sobre la contribución de la OMI a los esfuerzos mundiales contra el cambio climático**

La contribución de la OMI a los esfuerzos mundiales para tratar el asunto del cambio climático ocupa un lugar destacado en el Plan estratégico de la Organización.

En 2011, la OMI se convirtió en el primer organismo internacional en adoptar medidas de eficiencia energética jurídicamente vinculantes para el sector marítimo en su conjunto, que incluían una serie de prescripciones operacionales para buques nuevos y existentes que entraron en vigor en 2013. El objetivo de estas medidas es que, en 2025, los nuevos buques que se construyan sean un 30% más eficientes que los construidos en 2014.

El Sistema de recopilación de datos sobre el consumo de combustible de los buques, que ha entrado en vigor en marzo de 2018, proporcionará datos e información para decidir en el futuro qué medidas adicionales se pueden adoptar, además de las que ya se han adoptado. Es el primer paso de un proceso con tres etapas en el que el análisis de los datos recopilados permitirá sentar la base para un debate inclusivo, objetivo y transparente sobre las políticas en las próximas reuniones del MEPC, en el marco de la hoja de ruta (hasta 2023) que elaborará una estrategia general de la OMI para la reducción de las emisiones de GHG de los buques. La hoja de ruta se acordó en 2016.

La OMI apoya la implantación de las medidas de eficiencia de energética a través de dos proyectos:

- El Proyecto de asociaciones para la eficiencia energética marítima mundial FMAM-PNUD-OMI (proyecto GloMEEP), cuyo objetivo es agilizar la adopción e implantación de medidas de eficiencia energética para el transporte marítimo, reduciendo las emisiones de GHG del transporte marítimo. El proyecto GloMEEP se presentó en 2015 en colaboración con el Fondo para el Medio Ambiente Mundial y el Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD). Una Alianza mundial del sector para apoyar al sector marítimo de bajo carbono (GIA), puesta en marcha en 2017 bajo los auspicios del proyecto GloMEEP, está identificando y desarrollando soluciones para superar los obstáculos a la adopción de medidas de eficiencia energética en el sector marítimo.
- El Proyecto de la red mundial de centros de cooperación marítima (Proyecto GMN), financiado por la Unión Europea, ha establecido 5 centros regionales de cooperación en tecnología marítima (MTCC) en África, Asia, Caribe, América Latina y Pacífico. Estos centros, mediante actividades de cooperación y difusión a nivel regional, ayudarán a los países de dichas regiones a elaborar políticas y medidas nacionales de eficiencia energética marítima, fomentar la adopción de tecnologías y operaciones de bajas emisiones de carbono en el transporte marítimo y establecer sistemas piloto voluntarios de recolección de datos durante este año y los siguientes.

#### **Medidas a corto y medio plazo**

El transporte marítimo es ahora el primer sector global que dispone de cifras concretas para reducir las emisiones de GHG con el objetivo final de conseguir una descarbonización total. El sector marítimo se ha comprometido a debatir y analizar medidas de reducción de emisiones de

GHG a corto, medio y largo plazo en la OMI. Esta cuestión se va a tratar en la próxima reunión intersesional del MEPC de la OMI, que se celebrará en octubre.

Las posibles medidas a corto, medio y largo plazo que se van a analizar y sobre las que se debe decidir incluyen, entre otras:

- Índice de eficiencia energética de proyecto.
- Plan de gestión de la eficiencia energética de los buques.
- Gestión de la velocidad.
- Combustibles alternativos.
- Mayor eficiencia de la cadena logística, especialmente en los puertos.
- Desarrollos tecnológicos adicionales.

Cualquier medida que se adopte debe enfocarse hacia mejoras sostenibles de larga duración para el transporte marítimo, evitando implantar soluciones rápidas y fáciles. Dado que cada tipo de buque opera de una manera distinta, no puede haber un único esquema de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub>. Por ejemplo, navegar con baterías recargables podría ser la mejor solución para un buque de pasaje que navegue en rutas cortas y haga escalas frecuentes en los puertos, pero un buque de navegación oceánica muy probablemente necesitará otras soluciones para obtener una reducción significativa en sus emisiones de GHG. Un enfoque holístico también debe asegurar que los primeros en tomar medidas, que ya han hecho inversiones en la reducción de las emisiones de GHG, no sean penalizados.

Además, ECSA confía en que la propuesta del presupuesto de la UE para 2021-2027, que incluye un gran aumento en la partida económica para los campos de Investigación y Desarrollo (I + D), proporcionará recursos para apoyar al transporte marítimo europeo en su transición hacia la descarbonización. Los ambiciosos objetivos de reducción, en el camino hacia la descarbonización total, requerirán grandes innovaciones en tecnologías, equipos y combustibles que aún no existen. La financiación de instituciones internacionales como la UE será, por tanto, necesaria y creará crecimiento y empleo en Europa. Salvaguardará la posición de liderazgo que actualmente ostenta el clúster marítimo europeo y producirá buques y equipos de alta tecnología para el transporte marítimo europeo e internacional.

#### **Reducción de velocidad como medida a corto plazo para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub>**

ECSA considera que es probable que la Comisión pretenda que la OMI proporcione medidas (fáciles) a corto plazo para 2019, por ejemplo, la reducción/gestión/optimización de la velocidad, para cumplir el plazo de 2023. Esta iniciativa es demasiado ambiciosa y, desde un punto de vista práctico, hay muy pocas posibilidades de que una propuesta de este tipo pueda ponerse en marcha a corto plazo.

## 2.4. Otros asuntos relacionados con la protección del medio ambiente

### Convenio para la Gestión del Agua de Lastre (BWM)

El Convenio sobre gestión de las aguas de lastre (BWMC) entró en vigor el **8 de septiembre de 2017**, 13 años después de su adopción por la OMI. A fecha de 14 de mayo había sido ratificado por **71** países, que representan el **75,15%** del arqueo de la flota mercante mundial.

Durante todo el proceso de preparación para esta fecha, ANAVE informó frecuentemente a las empresas asociadas sobre las últimas medidas adoptadas, aprobación de los planes, proceso de obtención de Certificados, criterios de aplicación y aclaración de dudas planteadas por las empresas. También, elaboramos unas pautas (en inglés y español) para preparar las inspecciones de Control por el Estado Rector del Puerto sobre esta materia. Paralelamente, hemos mantenido actualizado, en la zona de socios de nuestra “web”, un repositorio de documentos publicados por ANAVE y otras organizaciones relacionados con el Convenio.

La entrada en vigor del BWMC y la adopción de un primer grupo de enmiendas al Convenio por el MEPC hacen que se haya puesto un mayor hincapié en su puesta en práctica y cumplimiento efectivos. La fase de adquisición de experiencia permitirá a los Estados rectores del puerto, Estados de bandera y otras partes interesadas recopilar, preparar y presentar datos, cuyo análisis permitirá una revisión sistemática de los requisitos del Convenio y la elaboración de un paquete de enmiendas al mismo según corresponda.

#### Circular de la DGMM sobre alerta en aguas portuguesas

El 10 de enero, la DGMM nos envió una Nota Informativa sobre la detección de la especie bentónica invasora “*Styela plicata*” en varias zonas de la costa de Portugal, en la que se solicitaba a los buques no tomar agua de lastre en dichas zonas a menos que fuera imprescindible por razones de seguridad marítima o para prevenir la contaminación.

El 24 de enero, ANAVE se reunió con la DGMM para aclarar varias cuestiones planteadas por las empresas asociadas sobre:

- La difusión que se estaba dando a la Nota Informativa. Desde ANAVE sólo se puede circular entre los armadores españoles y si se pretende imponer su aplicación a otros buques (lo que es necesario para una verdadera efectividad de la medida y para evitar una diferencia de trato) se debía hacerlo con plena garantía del cumplimiento de la normativa internacional.
- El cumplimiento de la regla C-1 del Convenio BWM, que establece que antes de poner en marcha medidas adicionales a las establecidas en este Convenio, se debe:
  - Consultar a los Estados adyacentes o a otros Estados a los que puedan afectar estas medidas.
  - Comunicarlas a la OMI, incluyendo las coordenadas exactas de la zona o zonas de aplicación y disposiciones para facilitar a los buques su cumplimiento. El Convenio prevé hacerlo con 6 meses de antelación salvo emergencia o epidemia.
- El procedimiento a seguir por los buques que llevan a bordo agua de lastre tomada en las zonas afectadas por la especie invasora.

En la reunión, la DGMM nos informó de que:

- Tenían previsto concretar con el Ministerio de Medio Ambiente si esta alerta se mantiene para informar a la OMI según exige el Convenio, y circular la Nota Informativa entre las asociaciones de consignatarios.
- Si un buque llega a puerto con agua de lastre contaminada, el procedimiento será descargarla a tierra si el puerto dispone de una instalación de recepción. En caso contrario, el buque deberá alejarse 50 millas como prevé la Regla B-4 del Convenio. No obstante, se recomendó a los buques que fueran a viajar en una ruta en la que puedan tener que cargar agua contaminada consultarlo previamente con la Capitanía Marítima del puerto de destino o con los servicios centrales de la DGMM.

## Avances en el MEPC 72

### Adopción de enmiendas a la regla B-3 del Convenio BWM: fechas de cumplimiento de la gestión del agua de lastre de los buques

El Comité adoptó las enmiendas a la regla B-3 del Convenio BWM sobre el calendario de aplicación de la gestión del agua de lastre para los buques, que el MEPC 71 había aprobado en julio de 2017, y una Resolución asociada que establece que el reconocimiento de renovación al que se hace referencia en la modificación de la regla B-3 es el del Certificado IOPP de los buques. De acuerdo con las enmiendas adoptadas el calendario de aplicación, que no incluye ningún cambio con respecto al aprobado en el MEPC 71 es el siguiente:

| Categoría de buque                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Regla del Convenio BWM exigida                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Construido* en la fecha de entrada en vigor del Convenio BWM, es decir, el <b>8 de septiembre de 2017 o posteriormente</b>                                                                                                                                                                                                                                                          | Debe llevar a cabo la gestión del agua de lastre para cumplir la norma <b>D-2</b> (tratamiento) mediante la instalación de un BWMS en la <b>fecha de entrega</b> del buque.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Construido* <b>antes del 8 de septiembre de 2017</b> que haya llevado a cabo la inspección de renovación del Certificado <b>IOPP</b> entre el <b>8 de septiembre de 2014</b> y el <b>8 de septiembre de 2017</b>                                                                                                                                                                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) Debe llevar a cabo la gestión del agua de lastre para cumplir la norma <b>D-2</b> (tratamiento) mediante la instalación de un BWMS desde la fecha de la <b>1ª inspección de renovación</b> del Certificado <b>IOPP</b> que se produzca a partir del 8 de septiembre de 2017.</li> <li>(ii) Desde el 8 de septiembre de 2017 y hasta la fecha de la <b>1ª inspección de renovación</b> del Certificado <b>IOPP</b>, debe llevar a cabo el intercambio del agua de lastre para cumplir la norma <b>D-1</b> o alternativamente cumplir la regla D-2.</li> </ul> |
| Construido* <b>antes del 8 de septiembre de 2017</b> que <b>NO haya llevado a cabo</b> la inspección de renovación del Certificado <b>IOPP</b> entre el <b>8 de septiembre de 2014</b> y el <b>8 de septiembre de 2017</b> , y cuya 1ª inspección de renovación del Certificado IOPP se vaya a producir entre el <b>8 de septiembre de 2017</b> y el <b>7 de septiembre de 2019</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) Debe llevar a cabo la gestión del agua de lastre para cumplir la norma <b>D-2</b> (tratamiento) mediante la instalación de un BWMS desde la fecha de la <b>1ª inspección de renovación</b> del Certificado <b>IOPP</b> que se produzca a partir del 8 de septiembre de 2017.</li> <li>(ii) Desde el 8 de septiembre de 2017 y hasta la fecha de la <b>2ª inspección de renovación</b> del Certificado <b>IOPP</b>, debe llevar a cabo el intercambio del agua de lastre para cumplir la norma <b>D-1</b> o alternativamente cumplir la regla D-2.</li> </ul> |

|                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Construido* <b>antes del 8 de septiembre de 2017</b> al que NO se le exige disponer del Certificado IOPP, pero <b><u>Sí se le aplica</u></b> el Convenio BWM | <p>(i) Debe llevar a cabo la gestión del agua de lastre para cumplir la norma <b>D-2</b> (tratamiento) mediante la instalación de un BWMS a partir de la <b>fecha que determine la Administración</b>, pero no más tarde del <b>8 de septiembre de 2024</b>.</p> <p>(ii) Desde el <b>8 de septiembre de 2017</b> y hasta el <b>8 de septiembre de 2024</b>, debe llevar a cabo el intercambio del agua de lastre para cumplir la norma <b>D-1</b> o alternativamente cumplir la regla D-2.</p>           |
| <p>*Nota:</p> <p>Definición del término “construido”</p>                                                                                                     | <p>Por “construido” se entiende una fase de construcción en la que:</p> <p>.1 la quilla ha sido colocada; o</p> <p>.2 comienza la construcción que puede identificarse como propia de un buque concreto; o</p> <p>.3 ha comenzado, respecto del buque de que se trate, el montaje que supone la utilización de cuando menos 50 t del total estimado de material estructural o un 1% de dicho total, si este segundo valor es menor; o</p> <p>.4 el buque es objeto de una transformación importante.</p> |

De acuerdo con los procedimientos de la OMI, las enmiendas a la regla B-3 entrarán oficialmente en vigor el **13 de octubre de 2019**, pero las disposiciones que se detallan en el cuadro anterior se están aplicando desde la fecha de entrada en vigor del Convenio BWM, es decir, desde el 8 de septiembre de 2017.

#### Adopción del Código para la aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre

El MEPC 70 había adoptado las nuevas Directrices revisadas D-8 para la homologación de los BWMS para reforzar los requisitos de aprobación de los equipos de tratamiento (que se considera que están más en línea con las normas vigentes en EEUU) y acordó hacerlas obligatorias mediante un Código una vez que el Convenio entre en vigor. Efectivamente, en abril, el MEPC 72 adoptó el Código de la OMI para la aprobación de sistemas de gestión del agua de lastre (Código BWMS) y las enmiendas a las reglas A-1 (Definiciones) y D-3 (Prescripciones relativas a la aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre) del Convenio BWM, que habían sido aprobados en la última reunión de julio.

Se ha incluido la definición de “Código BWMS” y las siguientes disposiciones sobre la aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre:

1. Los sistemas de gestión del agua de lastre instalados\* el **28 de octubre de 2020** o después de esta fecha, serán aprobados por la Administración de acuerdo con el Código BWMS. La adopción del Código BWMS en el MEPC 72 (abril 2018) revoca las Directrices para la aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre de 2016 (Directrices D8 de 2016), adoptadas en la resolución MEPC.279 (70). El contenido de las Directrices D8 de 2016 será obligatorio a través del Código BWMS.
2. Los sistemas de gestión del agua de lastre instalados\* **antes del 28 de octubre de 2020** se aprobarán de acuerdo con el Código BWMS, las Directrices D8 de 2016 adoptadas en la Resolución MEPC.279(70) o las Directrices D8 adoptadas mediante la Resolución MEPC.174 (58).

\*Según el Convenio BWM, por “instalado” se entiende la fecha de entrega contractual del sistema de gestión del agua de lastre al buque. A falta de tal fecha, el término “instalado” se refiere a la fecha de entrega real del sistema de gestión del agua de lastre al buque.

#### **Certificado internacional de gestión del agua de lastre**

Se adoptaron enmiendas a las reglas E-1 (Reconocimientos) y E-5 (Duración y validez del Certificado) de la Sección E sobre “Prescripciones sobre reconocimientos y certificación para la gestión del agua de lastre”, que entrarán en vigor el **13 de octubre de 2019**. Se ha eliminado el requisito del refrendo en los reconocimientos adicionales del Certificado internacional de gestión del agua de lastre (IBMC).

#### **Equipos de gestión de las aguas de lastre homologados por EEUU**

El 13 de abril, el Centro de Seguridad Marítima del Servicio de Guardacostas de EEUU (USCG) publicó la última actualización del listado de Sistemas de Gestión de las Aguas de Lastre (BWMS) homologados definitivamente por los EEUU. Para dicha fecha, se habían homologado **6** sistemas de tratamiento y otros **11** equipos estaban pendientes de conseguirlo, en comparación con los más de 60 equipos homologados por la OMI. Los equipos ya homologados por el USCG utilizan un sistema de filtrado más un tratamiento posterior que puede ser de radiación ultravioleta, electrólisis, electrocloración o inyección química.

El 24 de abril, el USCG anunció la publicación de un documento revisado sobre Preguntas Frecuentes (FAQs), que refunde y actualiza la versión anterior. Dicho documento incluye una gran variedad de asuntos, por ejemplo, disposiciones sobre el cumplimiento de las regulaciones del USCG, el procedimiento de aprobación de los sistemas de gestión y responsabilidades de los laboratorios independientes. Estas FAQs están colgadas en la zona de socios de la web de ANAVE y se pueden consultar en este [enlace](#).

#### **Validación del cumplimiento de la regla D-2 del Convenio BWM por los distintos sistemas de gestión del agua de lastre en el momento de su puesta en servicio**

El MEPC 71 encargó al Subcomité de implantación de los instrumentos de la OMI (Subcomité III) modificar las “Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC” e introducir disposiciones para validar el cumplimiento de la regla D-2 del Convenio BWM en los distintos sistemas de gestión del agua de lastre en el momento de su puesta en servicio.

En diciembre, la Asamblea de la OMI adoptó la Resolución A.1120(30) sobre Directrices de 2017 para efectuar reconocimientos de conformidad con el Sistema armonizado de reconocimientos y certificación (SARC). Siguiendo las instrucciones del MEPC 71, en dichas Directrices se incluyó la siguiente disposición:

*“(BI) 1.1.2.19 verificar que se ha llevado a cabo una prueba operacional del sistema de gestión del agua de lastre siguiendo los procedimientos de puesta en servicio de las instalaciones y que se proporcionan pruebas documentales que confirman que, durante la prueba mencionada, la descarga de agua de lastre tratada cumplía la regla D-2 mediante muestreo y análisis, basándose en las directrices aplicables que elabore la Organización”.*

En el MEPC 72, IACS presentó un documento solicitando que se aclarasen las siguientes cuestiones:

- el estatus de la norma (BI) 1.1.2.19 sobre el reconocimiento inicial que se ha añadido al SARC, es decir, si es obligatoria o no, ya que no existe un requisito equivalente en el Convenio BWM o en el Código BWMS; y

- cuál debería ser el alcance del muestreo y análisis antes de concluirse el reconocimiento inicial.

En el debate de este asunto, se señaló que la validación del BWMS, junto con su puesta en servicio, básicamente viene obligada por la regla E-1.1.1 del Convenio BWM y los párrafos 8.2.5 y 8.3.6 del Código BWMS. No obstante, el fundamento reglamentario del punto de reconocimiento (BI) 1.1.2.19 no está completo con respecto al muestreo y el análisis. Varias delegaciones opinaron que el muestreo y el análisis deberían ser obligatorios como parte de esta validación para verificar que el BWMS se ha instalado adecuadamente a bordo del buque, y que esto debería llevarse a cabo elaborando unas orientaciones o modificando la regla E-1.1.

El Comité acordó:

1. Invitar a las Partes interesadas a presentar propuestas para modificar la regla E-1.1.1 del Convenio BWM.
2. Invitar a los Gobiernos Miembros interesados y a las organizaciones internacionales a presentar propuestas para elaborar unas orientaciones sobre la validación del cumplimiento de los BWMS con respecto a la norma D-2 del Convenio BWM junto con su puesta en servicio.

#### **Orientaciones sobre el cambio de escala de los sistemas de gestión del agua de lastre**

El MEPC 72 aprobó la revisión de las Orientaciones sobre el cambio de escala de los sistemas de gestión del agua de lastre, para incluir las disposiciones del Código para la aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre, que se publicaron el 10 de mayo mediante la circular BWM.2/Circ.33/Rev.1.

#### **Medidas de respuesta para los casos en que el agua de lastre que se va a descargar no cumpla la norma de descarga del Convenio BWM**

El MEPC 71 aprobó la circular BWM.2/Circ.62: “Orientaciones sobre las medidas para contingencias en virtud del Convenio BWM”, para respaldar a los buques a aplicar medidas razonables y prácticas en los casos en que no pueda gestionar el agua de lastre de acuerdo con su Plan de gestión aprobado para cumplir la norma D-1 o D-2.

Si se detecta que el agua de lastre que se va a descargar no cumple el Convenio, el buque debe contactar con el Estado rector del puerto para estudiar las siguientes opciones como posibles medidas para contingencias:

- Medidas predeterminadas en el Plan de gestión del agua de lastre del buque.
- Descargar el agua de lastre a otro buque o a una instalación de recepción situada a bordo de un buque o en tierra, si existe.
- Efectuar la gestión del agua de lastre o parte de ella mediante un método aceptable para el Estado rector del puerto.
- Cambiar el agua de lastre según un plan aprobado de acuerdo con la regla B-4 para cumplir la norma D-1. El buque y el Estado rector del puerto deben tener en cuenta los cambios del plan de manipulación de la carga del buque y las repercusiones para las partes interesadas (operadores portuarios y propietarios de la carga).
- Medidas operacionales, por ejemplo, modificar el plan de viaje o de descarga del agua de lastre, trasegarla internamente o retenerla a bordo del buque. El Estado rector del puerto y el buque deben analizar las cuestiones de seguridad y evitar retrasos indebidos.

Se exige al buque hacer todo lo posible para corregir cuanto antes el funcionamiento incorrecto del sistema de gestión del agua de lastre y presentar su plan de reparaciones a las autoridades

del Estado rector del puerto y al Estado de bandera. El buque y el Estado rector del puerto deben adoptar medidas teniendo en cuenta que el muestreo del agua de lastre sigue en proceso de elaboración, y aplicar el principio de no penalización a quienes hayan adoptado medidas por adelantado durante la fase de adquisición de experiencia.

El Comité analizó un documento presentado por IACS en el que se propone que el plan de gestión del agua de lastre (BWMP) no debería modificarse para incluir los elementos introducidos en la circular BWM.2/Circ.62, antes de que sea necesaria la enmienda por una revisión de las Directrices (D4) o de la instalación de un sistema de gestión del agua de lastre.

Tras debatir esta cuestión, se reconoció que la inclusión de información sobre medidas para contingencias en el BWMP es importante y debería llevarse a cabo en cuanto sea posible, aunque también el documento de IACS tuvo cierto apoyo. Una delegación sugirió que esta cuestión podría tratarse en la regla B-1.2 del Convenio BWM y elaborar una interpretación unificada al respecto. Varias delegaciones propusieron encargar al Grupo de examen sobre el agua de lastre que estudie y aclare este asunto.

#### **Fase de adquisición de experiencia sobre el Convenio BWM**

En la hoja de ruta aprobada por el MEPC 68 sobre el BWM, se acordó introducir una "fase de adquisición de experiencia" para recopilar datos y analizar las dificultades de aplicación BWM con el objetivo de facilitar su puesta en práctica.

El MEPC 71 aprobó una Resolución que prevé la elaboración de un plan de trabajo en 3 etapas durante la fase de adquisición de experiencia, en las cuales las medidas de no penalización se harán extensivas a todos los buques, y que se completará en un periodo de 5 años.

- Etapa 1: recopilación de datos sobre las dificultades para la aplicación del Convenio.
- Etapa 2: análisis de los datos.
- Etapa 3: posible revisión de los requisitos del Convenio.

El MEPC 72 estudió un documento sobre las repercusiones presupuestarias previstas del plan de recopilación y análisis de datos para la fase de adquisición de experiencia con respecto al Convenio BWM. Todas las delegaciones que intervinieron reconocieron la importancia de la fase de adquisición de experiencia y manifestaron su apoyo a su finalidad y objetivos. Varias delegaciones también indicaron que estarían dispuestas a respaldar la fase de adquisición de experiencia facilitando información a la Organización, así como posibles contribuciones financieras.

El Comité también encargó al Grupo de examen sobre el agua de lastre que siga analizando el proyecto de plan de recopilación y análisis de datos para la fase de adquisición de experiencia, con vistas a su ultimación.

#### **Convenio BWM: circular de la DGMM sobre alerta en aguas portuguesas**

El 10 de enero, la DGMM nos envió una Nota Informativa sobre la detección de la especie bentónica invasora "*Styela plicata*" en varias zonas de la costa de Portugal (estuario del Tajo, Peniche, Algarve y Laguna de Albufeira), en la que se solicitaba a los buques no tomar agua de lastre en dichas zonas a menos que fuera imprescindible por razones de seguridad marítima o para prevenir la contaminación.

El 24 de enero, ANAVE se reunió con la DGMM para aclarar varias cuestiones planteadas por las empresas asociadas sobre:

- La difusión que se estaba dando a la Nota Informativa. Desde ANAVE sólo se puede circular entre los armadores españoles y si se pretende imponer su aplicación a otros buques (lo que

es necesario para una verdadera efectividad de la medida y para evitar una diferencia de trato) se debía hacerlo con plena garantía del cumplimiento de la normativa internacional.

- El cumplimiento de la regla C-1 del Convenio BWM, que establece que antes de poner en marcha medidas adicionales a las establecidas en este Convenio, se debe:
  - Consultar a los Estados adyacentes o a otros Estados a los que puedan afectar estas medidas.
  - Comunicarlas a la OMI, incluyendo las coordenadas exactas de la zona o zonas de aplicación y disposiciones para facilitar a los buques su cumplimiento. El Convenio prevé hacerlo con 6 meses de antelación salvo emergencia o epidemia.
- El procedimiento a seguir por los buques que llevan a bordo agua de lastre tomada en las zonas afectadas por la especie invasora.

En la reunión, la DGMM nos informó de que:

- Tenían previsto concretar con el Ministerio de Medio Ambiente si esta alerta se mantiene para informar a la OMI según exige el Convenio, y circular la Nota Informativa entre las asociaciones de consignatarios.
- Si un buque llega a puerto con agua de lastre contaminada, el procedimiento será descargarla a tierra si el puerto dispone de una instalación de recepción. En caso contrario, el buque deberá alejarse 50 millas como prevé la Regla B-4 del Convenio. No obstante, se recomendó a los buques que fueran a viajar en una ruta en la que puedan tener que cargar agua contaminada consultarlo previamente con la Capitanía Marítima del puerto de destino o con los servicios centrales de la DGMM.

### Libros registro electrónicos del Convenio MARPOL

Un elemento clave de las reglas de MARPOL es el registro de las descargas relacionadas con la prevención de la contaminación por los buques. Varios de sus Anexos exigen que se lleve a cabo un registro de anotaciones sobre descargas específicas.

Los formularios para registrar las descargas del Convenio MARPOL figuran en los apéndices de cada uno de sus Anexos. Tradicionalmente el formato de estos libros registro ha sido una copia impresa en papel proporcionada por la Administración. No obstante, las empresas navieras están mostrando cada vez un mayor interés por reducir, mediante el uso de medios electrónicos, la gran carga de trabajo que representa el papeleo. Hoy en día se ha generalizado el uso de los diarios electrónicos de operaciones a bordo de los buques. En consecuencia, los armadores van pidiendo a las Administraciones de los Estados de bandera que aprueben tales sistemas.

El MEPC ha elaborado un borrador de directrices, cuya versión definitiva tiene previsto adoptar en 2019. Su objetivo es facilitar información normalizada sobre la aprobación de los registros electrónicos para garantizar el cumplimiento de las obligaciones del Convenio MARPOL y la aplicación de un enfoque sistemático. Estas directrices se aplican a los siguientes libros de registro que son obligatorios según los Anexos del MARPOL y el Código técnico sobre el control de las emisiones de NO<sub>x</sub> de los motores diésel marinos:

- Libro de hidrocarburos, Partes I y II (Anexo I, reglas 17.1 y 36.1).
- Libro de carga (Anexo II, regla 15.1).
- Libro de basuras (Anexo V, regla 10.3).

- Libro de sustancias que agotan la capa de ozono (Anexo VI, regla 12.6).
- Libro para el cambio de fueloil (Anexo VI, regla 14.6).
- Libro sobre los parámetros del motor (Código técnico sobre los NO<sub>x</sub>, párrafo 6.2.2.7).

### Protocolo de 2010 al Convenio HNS-1996

El Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización por daños debidos a sustancias nocivas y potencialmente peligrosas transportadas por mar (HNS) de 1996 se inspiró sobre la base del exitoso régimen internacional de responsabilidad e indemnización por contaminación por hidrocarburos (CLC/Fondo). Cuando entre en vigor, establecerá un régimen internacional para los daños por sustancias HNS, cuyo coste será compartido entre los armadores y receptores de dichas cargas. La adopción del Protocolo de 2010 al Convenio HNS tenía como objetivo superar algunos de los obstáculos para su ratificación, pero lamentablemente los gobiernos siguen avanzando muy lentamente en esta materia.

El transporte de sustancias HNS por mar es un comercio vital. Numerosos procesos industriales se basan en sustancias químicas y otros productos que entran en esta clasificación y las reglas de la OMI refuerzan la seguridad de su transporte. Sin embargo, a veces se producen incidentes y el Convenio HNS es necesario para garantizar que las personas que han sufrido perjuicios tengan acceso a un régimen de responsabilidad e indemnización completo e internacional, similar al que se dispone para los afectados por derrames de hidrocarburos. El hecho de que no haya entrado en vigor ha alentado la acción regional, en especial en la UE. Hasta que el Convenio HNS entre en vigor, en las aguas de los Estados miembros de la UE se aplica la Directiva 2004/35 sobre responsabilidad medioambiental en relación con la prevención y reparación de daños medioambientales, sin los beneficios de un régimen internacional.

En los últimos años, el Comité Jurídico de la OMI ha centrado sus trabajos en facilitar la entrada en vigor y la aplicación del convenio HNS, dando como resultado la elaboración de material didáctico y una propuesta de Resolución sobre esta materia para su aprobación por la Asamblea de la OMI. En abril de 2017, una decisión del Consejo de la UE despejó oficialmente el camino para que los Estados miembros de la misma ratifiquen el convenio. También en 2017, Noruega fue el primer Estado miembro de la OMI en ratificar el Protocolo HNS de 2010, al que han seguido Canadá y Turquía en abril de 2018 y se espera que este impulso sirva para que este importante instrumento entre en vigor.

La Asamblea de la OMI adoptó en diciembre de 2017 una Resolución en la que se insta nuevamente a los Estados a plantearse la ratificación de un convenio fundamental que proporcionará un régimen mundial de responsabilidad e indemnización en caso de un suceso relacionado con el transporte marítimo internacional o nacional de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, por ejemplo, productos químicos, GPL y GNL. Se hace un llamamiento a todos los Estados para que trabajen juntos a favor de la entrada en vigor y aplicación del Protocolo HNS 2010 mediante el intercambio de las mejores prácticas y en la resolución de las dificultades prácticas para establecer el nuevo régimen.

El 23 de abril, Canadá y Turquía ratificaron el Protocolo de 2010 al Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas de 1996 (Convenio HNS), lo que ha supuesto impulso para avanzar en el cumplimiento de los requisitos necesarios para su entrada en vigor. Hasta ahora, el Convenio HNS ha sido ratificado por Canadá, Noruega y Turquía (son necesarios un mínimo de 12 países) y la cantidad total de “carga sujeta al pago de contribución” asciende a 28,7 Mt (el Convenio establece 40 Mt), lo que significa que ya se ha alcanzado el 72% del tonelaje exigido para su entrada en vigor.

El objetivo del convenio HNS es proporcionar un régimen internacional uniforme para la compensación de los daños por contaminación de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas transportadas por mar, y complementa otros regímenes ya existentes para el transporte de hidrocarburos como carga (CLC y FUND) o de hidrocarburos como combustible para la propulsión de buques (BUNKERS). Durante muchos años, los Estados se han resistido a ratificarlo porque, a diferencia del sector petrolero, en cada país hay miles de empresas receptoras de sustancias HNS, especialmente en bultos o contenedores. Para simplificar su aplicación, mediante la aprobación del Protocolo de 2010, se modificó la definición de “carga sujeta a contribución” quedando limitada a las sustancias HNS transportadas a granel, excluyendo, por tanto, a las transportadas en bultos, contenedores, etc.

A finales de abril, la OMI organizó un taller dirigido a los Estados que están planeando ratificar el Convenio HNS, que se centró cuestiones sobre su puesta en práctica vinculadas principalmente con la notificación de la carga sujeta a contribución, los sucesos y riesgos relacionados con las sustancias HNS.

### Proteger el Ártico del combustible pesado

El Comité acordó añadir un nuevo asunto a su programa de trabajo para elaborar medidas que reduzcan los riesgos del uso y transporte de combustible pesado como combustible por los buques en aguas del Ártico, que se ha incluido en el orden del día del MEPC 72. El uso y transporte de combustible pesado en aguas antárticas está prohibido en virtud del Convenio MARPOL, y el Código Polar de la OMI recomienda que los Estados sigan las mismas prácticas en el Ártico.

Algunas delegaciones opinaron que dicha prohibición no estaba justificada e hicieron hincapié en que deberían estudiarse todas las posibles medidas para reducir los riesgos relacionadas con el uso y transporte de HFO como combustible en las aguas del Ártico antes de la prohibición.

El MEPC 72 estudió varias propuestas sobre el tipo de medidas que se deberían elaborar, para que el PPR 6 lleve a cabo la labor técnica pormenorizada en 2019, y aprobó el siguiente mandato para dicho Subcomité:

- Elaborar una definición de HFO teniendo en cuenta la regla 43 del Anexo I del MARPOL.
- Preparar unas directrices sobre las medidas para reducir los riesgos de la utilización y transporte de HFO como combustible por los buques en aguas del Ártico, teniendo en cuenta el documento MEPC 72/11 sobre:
  - medidas relativas a la navegación;
  - funcionamiento del buque;
  - infraestructuras y comunicaciones;
  - preparación para casos de emergencia en caso de derrames de hidrocarburos y
  - detección a tiempo de los derrames; y
  - formación.
- Basándose en la evaluación de las repercusiones, elaborar una prohibición de la utilización y el transporte de HFO como combustible por los buques en aguas del Ártico, con un calendario adecuado.

### 3. UNIÓN EUROPEA (UE)

#### 3.1. Novedades normativas publicadas en el DOUE

#### 3.2. Otros asuntos comunitarios

#### 3.1. Novedades normativas publicadas en el DOUE

En los últimos meses, se ha publicado en el Diario Oficial de la Unión Europea (DOUE) la siguiente normativa relevante, que se cita por orden cronológico:

- **Decisión 2017/2059** de 31 de octubre de 2017 por la que se prorroga el mandato de la jefa de la Misión de la UE de **desarrollo de las capacidades en Somalia** (EUCAP Somalia) (EUCAP Somalia/2/2017): se publicó el 11 de noviembre y entró en vigor el día siguiente de su adopción. Se prorrogó el mandato de D<sup>a</sup> Maria-Cristina Stepanescu como jefa de la EUCAP Somalia hasta el 31 de diciembre de 2018.
- **Directiva 2017/2108**, de 15 de noviembre, por la que se modifica la Directiva 2009/45 sobre las **reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje** (esta norma no se traspuso a nuestra legislación como tal, ya que su contenido había sido incorporado al ordenamiento jurídico español con anterioridad), ver **Anexo 3.1.1**: publicada el 30 de noviembre, los Estados miembros comenzarán a aplicarla el **21 de diciembre de 2019**. Las modificaciones principales que se han llevado a cabo son:
  - Se excluyen del ámbito de aplicación de esta norma algunos tipos de nave específicos, y en particular, las embarcaciones auxiliares, los barcos de vela y los buques que transporten, por ejemplo a instalaciones en alta mar, a personal especializado que no se dedique a las actividades comerciales del buque.
  - Se ha incluido la definición de “material equivalente”. El Programa de Adecuación y Eficacia de la Reglamentación de la Comisión (*Regulatory Fitness and Performance*, REFIT) ha puesto de manifiesto que no todos los Estados miembros certifican los buques de aluminio de acuerdo con la Directiva 2009/45. Ello crea una situación de desigualdad contraria al objetivo de alcanzar un alto nivel de seguridad en beneficio de los pasajeros que efectúan travesías nacionales en los Estados miembros. Se pretende evitar la aplicación no uniforme debida a las distintas interpretaciones de la definición del aluminio como material equivalente y la aplicación de las normas de seguridad contra incendios correspondientes.
  - Los buques por debajo de 24 m están excluidos del ámbito de aplicación de la Directiva.
  - Se han simplificado las definiciones de las zonas marítimas en las que pueden navegar los buques de la clase C y D, suprimiendo el criterio de “donde pueden refugiarse los pasajeros en caso de naufragio” y eliminando la “distancia hasta un abrigo”. La idoneidad de un determinado litoral costero para constituir un abrigo es un parámetro dinámico que los Estados miembros solo pueden evaluar caso por caso. Si fuera necesario, cualquier eventual restricción operativa para un determinado buque con respecto a su distancia de un lugar de abrigo, debe hacerse constar en el Certificado de seguridad de buques de pasaje.
  - Los requisitos de conversión se aplican no sólo a los buques de pasaje existentes, sino a cualquier buque. Con esta aclaración se pretende evitar las consecuencias negativas que

provocan las disposiciones vigentes, conforme a las cuales los buques mercantes transformados no pueden ser considerados buques de pasaje nuevos.

A finales de 2015, la Comisión Europea publicó un informe sobre la adecuación y proporcionalidad de la legislación europea aplicable a la seguridad de los buques de pasaje, iniciativa que pretendía básicamente racionalizar y hacer más eficaz la normativa de la UE. Este informe fue el resultado de varios años de consultas y evaluaciones, llevados a cabo en el marco del REFIT. En el mismo se analizó si las normas europeas de seguridad aplicables actualmente a los buques de pasaje son eficaces y eficientes, y se establecieron una serie de pasos para revisarlas con vistas a mejorar y simplificar su aplicación, eliminando requisitos ambiguos, obsoletos o redundantes con vistas a disponer de un marco reglamentario más claro, que supondrá una reducción de los costes de su aplicación.

- **Directiva 2017/2109**, de 15 de noviembre, que modifica la Directiva 98/41, sobre el **registro de las personas** que viajan a bordo de **buques de pasaje** procedentes de puertos de los Estados miembros de la Comunidad o con destino a los mismos (traspuesta esta última por el RD 665/1999), y la Directiva 2010/65, sobre las **formalidades informativas exigibles** a los buques a su llegada o salida de los puertos de los Estados miembros, ver **Anexo 3.1.2**: se publicó el 30 de noviembre y entrará en vigor el **21 de diciembre de 2019**. Las principales modificaciones a la Directiva 98/41 que se han llevado son:

- Se excluye de la aplicación de la norma a los buques que naveguen exclusivamente en zonas portuarias o en vías de navegación interior.
- La comunicación del número de personas a bordo antes de hacerse el buque a la mar, se deberá notificar utilizando la **ventanilla única** o, si así lo decide el Estado miembro, se comunicará a la autoridad designada mediante el Sistema de Identificación Automática (AIS). Se ha establecido un **período transitorio de 6 años**, a contar desde el **20 de diciembre de 2017**, en el que los Estados miembros podrán permitir que dicha información se comunique o bien a la persona designada por la compañía para registrar a los pasajeros o bien **a través del sistema con base en tierra de la compañía** que desempeñe las mismas funciones.
- Además de la información que ya se proporciona (nombre y apellidos) se deberá registrar y notificar también el género, nacionalidad, fecha de nacimiento y número de contacto en caso de emergencia, antes de salir de puerto y, a más tardar, 15 minutos después de la salida (la norma actual permite 30 minutos).
- Los datos personales que se recopilen no se deberán conservar por los Estados miembros durante más tiempo del necesario para los fines de la Directiva, y, en cualquier caso, solo:
  - a) hasta el momento en que la travesía haya finalizado sin percances y, en cualquier caso, transcurridos como máximo 60 días desde que zarpó el buque, o
  - b) en caso de emergencia o después de un accidente, hasta que haya terminado la eventual investigación o los procedimientos judiciales.

Una vez que la información ya no sea necesaria, se deberá borrar automáticamente y sin demora injustificada.

- **Directiva 2017/2110**, de 15 de noviembre, sobre un **sistema de inspecciones** para garantizar la seguridad en la explotación de **buques de pasaje de transbordo rodado y naves de pasaje de gran velocidad en servicio regular** y por la que se modifica la Directiva 2009/16

y se deroga la Directiva 1999/35, ver **Anexo 3.1.3**: publicada el 30 de noviembre, los requisitos de esta norma se empezarán a aplicar a partir del **21 de diciembre de 2019**.

Se aplicará a los buques de pasaje de transbordo rodado y naves de pasaje de gran velocidad:

- a) que presten servicio regular entre un puerto de un Estado miembro y un puerto de un tercer país cuando el pabellón del buque sea el mismo que el del Estado miembro en cuestión, o
- b) que efectúen travesías nacionales en servicio regular en zonas marítimas en las que los buques de clase A puedan operar de acuerdo con el art. 4 de la Directiva 2009/45 (clases de buques de pasaje según las zonas en que operen).

Esta Directiva **no se aplica** a los buques de pasaje de transbordo rodado ni a las naves de pasaje de gran velocidad que están cubiertos por la **Directiva 2009/16**.

En su articulado se detallan los requisitos que las autoridades van a revisar en las inspecciones preliminares (antes de comenzar a prestar servicio) y periódicas (una vez al año y durante un servicio regular en el plazo transcurrido entre los 4 y 8 meses después de la inspección anual). En los Anexos II y III se incluyen los procedimientos para llevar a cabo las inspecciones y unas listas de comprobación detalladas con los elementos, equipos, certificados, etc., que se van a verificar.

- **Directiva 2017/2397**, de 12 de diciembre, relativa al reconocimiento de las **cualificaciones profesionales** en la **navegación interior** y por la que se derogan las Directivas 91/672 y 96/50: se publicó el 23 de diciembre y entró en vigor 20 días después de su publicación en el DOUE. Establece las condiciones y procedimientos que se aplican para certificar al personal que interviene en la operación de embarcaciones que navegan por vías navegables interiores de la UE, así como para el reconocimiento de dichas cualificaciones en los Estados miembros.

- **Directiva 2018/131**, de 23 de enero, por la que se aplica el **Acuerdo** celebrado entre las Asociaciones de Armadores de la Comunidad Europea (**ECSA**) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (**ETF**) para **modificar la Directiva 2009/13**, de conformidad con las enmiendas de 2014 al Convenio sobre el Trabajo Marítimo de 2006, aprobadas el 11 de junio de 2014 por la Conferencia Internacional del Trabajo, ver **Anexo 3.1.4**: esta norma se publicó el 26 de enero y entró en vigor a los 20 días de su publicación en el DOUE. Los Estados miembros deberán poner en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas para dar cumplimiento a la Directiva a más tardar el **16 de febrero de 2020** e informarán de ello a la Comisión.

Se han modificado varios apartados del Anexo de la Directiva 2009/13 en lo relativo al Convenio sobre el Trabajo Marítimo de 2006 (MLC):

- Norma A2.5.2, que trata sobre las **garantías financieras** (en el título dedicado a la “Repatriación”) para asistir a la gente de mar en caso de abandono.
- Norma A4.2 sobre la **responsabilidad del armador**.
- Se incluye una nueva Norma A4.2.2 sobre la tramitación de las **reclamaciones contractuales**.

- **Decisión 2018/226**, de 15 de febrero, por la que se modifica la Decisión 2012/389 sobre la Misión de la UE de **desarrollo** de las **capacidades en Somalia** (EUCAP Somalia): publicada

el 16 de febrero, entró en vigor el día siguiente de su adopción. Se ha fijado la dotación económica de los gastos relacionados con la EUCAP Somalia para el periodo comprendido entre el 1 de marzo y 31 de diciembre de 2018 en 27,3 millones de euros.

- **Reglamento 2018/414**, de 9 de enero, por el que se complementa la Directiva 2014/90 en lo que respecta a la determinación de los **elementos específicos** de los **equipos marinos** que pueden beneficiarse del **etiquetado electrónico**, ver **Anexo 3.1.5**: publicado el 19 de marzo, entró en vigor a los 20 días de su publicación en el DOUE.

El uso de las etiquetas electrónicas como complemento de la marca de la rueda de timón es voluntario. Mediante el etiquetado electrónico los fabricantes pueden prevenir la falsificación de los equipos, los armadores pueden llevar a cabo con más facilidad la trazabilidad de los equipos y el control de las existencias, y las autoridades de vigilancia del mercado se beneficiarían de un acceso fácil y directo a las bases de datos pertinentes, lo que mejoraría los controles de validación de los certificados.

El Reglamento incluye la lista de equipos que pueden utilizar dichas etiquetas:

- **Equipo de salvamento**: aros salvavidas, luces de posición de dispositivos de salvamento, señales fumígenas de los aros salvavidas, chalecos salvavidas, trajes de inmersión, ayudas térmicas, cohetes lanza bengalas, bengalas de mano, aparatos lanzacabos, balsas salvavidas inflables y rígidas, botes y balsas salvavidas, dispositivos de puesta a flote, medios de zafa, etc.
  - **Prevención de la contaminación**: equipos de filtración de hidrocarburos, detectores de hidrocarburos-agua, oleómetros, dispositivos de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos para petroleros, sistemas de tratamiento de aguas sucias, incineradores, analizadores de NO<sub>x</sub>.
  - **Equipo de protección contra incendios**: extintores, equipos de bombero, aparatos respiratorios autónomos, puertas contra incendios, válvulas de mariposa, ventanas y portillos ignífugos de clases A y B, mangueras contra incendios, dispositivos de alarma de incendios, etc.
  - **Equipos de navegación**: compás magnético, girocompás, sonda acústica, GPS, equipo GLONASS, sistema de control de rumbo, dispositivo de medición de la velocidad y la distancia, ECDIS, AIS, equipo de radar, VDR, etc.
  - **Equipo de radiocomunicaciones**: NAVTEX, equipo radioeléctrico de ondas hectométricas, Inmarsat, radiobaliza de localización de siniestros de 406 MHz, etc.
- **Decisión 2018/522**, de 27 de marzo, por la que se nombra al **comandante de la Fuerza de la UE** para la Operación Militar de la UE destinada a contribuir a la disuasión, prevención y represión de los actos de piratería y del robo a mano armada frente a las costas de **Somalia (Atalanta)**, y por la que se deroga la Decisión 2017/1356 (ATALANTA/1/2018): se publicó el 3 de abril, y mediante la misma se nombró al Contraalmirante Simone Malvagna comandante de la Fuerza de la UE para la operación militar de la UE frente a las costas de Somalia (Atalanta) a partir del 5 de abril de 2018.
  - **Reglamento 2018/608**, de 19 de abril, por el que se establecen los criterios técnicos aplicables a las **etiquetas electrónicas** para **equipos marinos**, ver **Anexo 3.1.6**: publicado el 20 de abril, esta norma establece las **características** que deben tener los símbolos y **etiquetas electrónicas** que sustituyan a la marca de la rueda de timón, y que contarán con una

identificación legible por radiofrecuencia o código matricial de datos de lectura óptica. Esta Decisión entró en vigor a los 20 días de su publicación en el DOUE.

- **Decisión 2018/684**, de 4 de mayo, por la que se modifica la Decisión de Ejecución 2016/2323 para **actualizar la lista europea de instalaciones de reciclado** de buques con arreglo al Reglamento 1257/2013 (ver **Anexo 3.1.7** y el **apartado 3.2** de este informe). El 7 de mayo se publicó una versión actualizada de la lista de instalaciones de reciclaje europeas que han sido aprobadas por la Comisión. En ella se incluyen **21 instalaciones** entre las que se encuentra una española (El Musel, en **Gijón**) que cumplen los requisitos establecidos en el Reglamento UE 1257/2013.

En cuanto a las instalaciones de reciclaje situadas en un tercer país que han presentado una solicitud a la Comisión para ser incluidas en la lista europea, de acuerdo con el art. 15 del Reglamento, aún se está llevando a cabo la evaluación de la información y los justificantes proporcionados o recabados. La Comisión debe adoptar actos de ejecución en relación con dichas instalaciones de reciclaje situadas fuera de la UE una vez que finalice la evaluación. Esta Decisión entrará en vigor a los 20 días de su publicación en el DOUE.

- Anexos:**
- 3.1.1 Directiva 2017/2108, que modifica la Directiva 2009/45 sobre las reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje.
  - 3.1.2 Directiva 2017/2109, que modifica la Directiva 98/41, sobre el registro de las personas que viajan a bordo de buques de pasaje y la Directiva 2010/65, sobre las formalidades informativas exigibles a los buques a su llegada o salida de los puertos de los Estados miembros.
  - 3.1.3 Directiva 2017/2110 sobre un sistema de inspecciones para garantizar la seguridad en la explotación de buques de pasaje de transbordo rodado y naves de pasaje de gran velocidad en servicio regular.
  - 3.1.4 Directiva 2018/131, por la que se aplica el Acuerdo celebrado ECSA y ETF para modificar la Directiva 2009/13, de conformidad con las enmiendas de 2014 al Convenio sobre el Trabajo Marítimo de 2006.
  - 3.1.5 Reglamento 2018/414 por el que se complementa la Directiva 2014/90 en lo que respecta a la determinación de los elementos específicos de los equipos marinos que pueden beneficiarse del etiquetado electrónico.
  - 3.1.6 Reglamento 2018/608 por el que se establecen los criterios técnicos aplicables a las etiquetas electrónicas para equipos marinos.
  - 3.1.7 Decisión 2018/684 por la que se modifica la Decisión de Ejecución 2016/2323 para actualizar la lista europea de instalaciones de reciclado de buques.

### 3.2. Otros asuntos comunitarios

#### Reglamento 1257/2013 sobre el reciclaje de buques

El 10 de diciembre de 2013 se publicó en el DOUE el Reglamento 1257/2013 relativo al reciclado de buques, que **entró en vigor el 30 de diciembre de 2013**.

Sus normas son muy parecidas a las del Convenio Internacional de Hong Kong para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques (Convenio HKC) adoptado por la OMI en 2009; incluye la mayoría de sus mecanismos y no contiene elementos contradictorios que puedan obstaculizar las perspectivas de ratificación y entrada en vigor del HKC.

A fecha de 16 de abril de 2018, el Convenio HKC ha sido ratificado por 6 países (Bélgica, Congo, Dinamarca, Francia, Noruega y Panamá), que suponen el 20,48% de la flota mercante mundial. Para la entrada en vigor, es necesario que lo ratifiquen al menos 15 Estados cuyas flotas mercantes combinadas representen el 40% de las GT mundiales y que el volumen de reciclaje de buques anual máximo combinado de dichos Estados durante los 10 años precedentes represente el 3% de las GT de la flota mercante combinada de dichos Estados.

En julio de 2015, la DGMM nos consultó sobre la conveniencia de que España ratificase el Convenio HKC y se nos remitió un texto concreto que coincidía con el Convenio aprobado por la OMI y del que informamos favorablemente, por entender que la pronta ratificación por España reforzaría el compromiso de nuestro país con el medio ambiente y el crecimiento sostenible, a la vez que confirmaría su apuesta por la regulación internacional en la OMI de nuestro sector. Así lo reiteramos a la DGMM en una carta que enviamos en noviembre de 2017.

ECSA se ha planteado, como una prioridad importante y urgente dentro de su agenda a corto plazo, la ratificación y entrada en vigor de este convenio, para que se disponga de una norma internacional que sirva de referencia al conjunto del sector marítimo. Para lograr este objetivo, están impulsando la ratificación por los Estados UE, lo que se piensa arrastraría la de la India como importante país de desguace. Alemania y Holanda han comenzado ya el proceso de ratificación, que esperan culminar a lo largo de 2018.

A diferencia del HKC, el Reglamento 1257/2013 hace una distinción entre la fecha de entrada en vigor y la fecha de aplicación. El reglamento entró en vigor el 30 de diciembre 2013, 20 días después de su publicación en el DOUE, sin embargo, la “**Fecha de aplicación**” es aquella en la que los buques deben **disponer de un inventario**, y deben ser inspeccionados, certificados y reciclados según los requisitos establecidos en el Reglamento. En consecuencia, su aplicación se llevará a cabo:

- 6 meses después de que la capacidad máxima anual combinada de reciclaje de buques de las instalaciones incluidas en la lista europea represente como mínimo 2,5 millones de toneladas de desplazamiento en rosca (*Light Displacement Tonnage*, LDT), o
- A más tardar, el **31 de diciembre de 2018**.

En una reunión con la DGMM se nos recordó la obligación que tienen determinados buques de presentar a la Administración, antes de finales de 2018, el Inventario de Materiales Peligrosos y la obligatoriedad de llevarlo a bordo del buque.

ANAVE preparó y remitió a la DGMM una nota resumen sobre las obligaciones que establece este Reglamento, y sus calendarios de aplicación. La interpretación de ANAVE sobre los puntos principales del Reglamento, que fue confirmada por los responsables de la Administración, se resume a continuación:

## Resumen de las obligaciones y plazos de cumplimiento

El Reglamento 1257/2013 establece **dos obligaciones** fundamentales para los buques:

1. Llevar a bordo un **inventario de materiales peligrosos** (*Inventory of Hazardous Materials – IHM*), y
2. Al final de su vida útil, **reciclar el buque en instalaciones que figuren en la lista europea**.

Estas obligaciones se aplican a:

- Los buques de 500 GT o más que enarboleden el **pabellón de un Estado Miembro**, que deberán cumplir **ambas obligaciones**.
- Los buques de 500 GT o más con pabellón de un país tercero, que hagan **escala en un puerto de un Estado miembro**, deberán llevar a bordo un IHM. En relación con estos buques, el Reglamento no exige nada sobre dónde o cómo se deben reciclar.

### Calendario de aplicación

#### Obligación de llevar a bordo un IHM:

Buques que enarboleden el **pabellón de un Estado miembro**:

1. Buques **nuevos** (aquellos cuyo contrato de construcción se celebre el **31 de diciembre de 2018** o con posterioridad o, si no hay contrato de construcción, cuya quilla haya sido colocada 6 meses después de dicha fecha) o cuya entrega se produzca 30 meses después de dicha fecha o con posterioridad: en el momento de la entrega.
2. Buques **existentes**:
  - a) A partir del 31 de diciembre de 2018, cuando se envíen a reciclar.
  - b) A más tardar, el 31 de diciembre de 2020.

Buques que **NO** enarboleden el **pabellón de un Estado miembro**, a partir del 31 de diciembre de 2020:

1. En su **primera escala** en un puerto de un Estado Miembro.
2. Si solicitan **cambiar de pabellón a un Estado miembro**, en el momento de la matriculación o en un plazo de 6 meses desde el registro.

#### Obligación de reciclar el buque en una instalación que figure en la lista europea:

- Únicamente aplicable a buques que enarboleden el pabellón de un Estado Europeo, desde el 31 de diciembre de 2018.

## Situación actual del Reglamento 1257/2013

Cuatro años después de la publicación del Reglamento 1257/2013 de la UE, observamos que por el momento dicha normativa no está cerca de alcanzar su objetivo (que es facilitar la entrada en vigor del HKC, dentro de la UE y en terceros países).

En relación con la lista de instalaciones de reciclaje de la UE y su capacidad de reciclaje:

- Hasta la fecha, se dispone únicamente de la lista de instalaciones de la UE. No hay instalaciones de reciclaje en esa lista para el desguace de buques de gran tamaño que entran dentro

del ámbito de aplicación del Reglamento. Además, la capacidad de las instalaciones de reciclaje situadas en la UE está sobreestimada, ya que se sospecha que incluye el reciclaje de buques de navegación interior y buques de guerra, que de hecho están excluidos del alcance del Reglamento. La Comisión ha pedido a ECSA que proporcione información sobre la capacidad que se necesitaría para reciclar la flota de la UE, dentro del ámbito del Reglamento.

- Se están llevando a cabo evaluaciones documentales de varios astilleros que no pertenecen a la UE. Sin embargo, a la vista de los informes de evaluación, no hay motivos para ser optimistas sobre la inclusión de las instalaciones de reciclaje asiáticas a corto plazo.
- Por el momento, sólo se ha efectuado una inspección en EEUU. La inclusión de dicha instalación podría programarse para la reunión del Comité de Reciclaje de Buques de junio o de octubre/diciembre. No se sabe con seguridad si se van a presentar a dicho Comité otras Actas de Implantación. La Comisión expresó su intención de hacerlo en las reuniones de otoño.
- Además, China ha anunciado recientemente la importación de buques no chinos al final de su vida útil para finales de 2018. Inevitablemente, surge la pregunta de cómo va a afectar esto al proceso de inclusión de las instalaciones de reciclaje de China que han solicitado su inclusión en la lista europea. La Comisión solo ha recibido aprobación de las autoridades chinas para inspeccionar in situ una instalación de reciclaje.

Un avance positivo es que la Comisión de manera informal comience a comunicarse con más claridad sobre las diferencias entre los astilleros de primera, segunda y tercera generación de la India.

Sobre la revisión del Reglamento 1257/2013 antes de la entrada en vigor del HKC:

- 18 meses antes de la entrada en vigor del HKC, la Comisión revisará el Reglamento 1257/2013, debiendo tener en cuenta la inclusión de las instalaciones de reciclaje autorizadas bajo el HKC en la lista de la UE, para evitar la duplicidad de trabajo y cargas administrativas. A medida que se acerque la posible entrada en vigor del HKC, la Comisión comenzará a recabar opiniones sobre cómo alinear ambas listas de instalaciones aprobadas.

#### **Necesidades de capacidad de reciclaje para buques abanderados en la UE**

Como consecuencia del retraso en la aprobación de las instalaciones de reciclaje de buques de terceros países por la UE, existe una gran preocupación en el sector marítimo de que cuando se comience a aplicar el Reglamento 1257/2013 (que será a partir del 1 de enero de 2019, independientemente de la capacidad de reciclaje que haya disponible en la Lista europea de instalaciones aprobadas) la capacidad de reciclaje en dicha Lista sea insuficiente.

En consecuencia, ECSA acordó llevar a cabo un estudio para evaluar la posible falta de capacidad de reciclaje prevista en la referida Lista a partir de 2019. El objetivo es elaborar una posición del sector sobre este asunto para evitar que, en caso de que se produzca una grave falta de capacidad en la Lista de la UE en la fecha de aplicación, ello dé lugar a la adopción de nuevas medidas por la Comisión.

En diciembre, ECSA se reunió para tratar este asunto con la Dirección General de Medio Ambiente (DG ENV) que les informó de que los contratos para inspeccionar las instalaciones de reciclaje fuera de la UE se habían otorgado a auditores independientes y tenían previsto comenzar a inspeccionarlas en la segunda mitad de marzo. Tras analizar los informes de inspección, la Comisión preparará las Decisiones (actos de ejecución) para adoptar la Lista de instalaciones de reciclaje de terceros países. Cada acto de ejecución, que representa una instalación individual, requerirá una opinión positiva de los Estados miembros en el Comité de Reciclaje de Buques. La

**publicación de la Lista europea de las instalaciones aprobadas de terceros países** está prevista como muy pronto para **otoño de este año**. Las publicaciones de seguimiento de la Lista se efectuarán a medida que se vayan aprobando nuevas instalaciones.

En 2016, se enviaron al reciclaje 74 buques abanderados en la UE con una capacidad total de 2,3 millones de GT. Tras llevar a cabo el estudio, los datos que ECSA ha recopilado sobre las previsiones de capacidad de reciclaje necesaria en 2019 y en los años siguientes para los buques abanderados en la UE es limitada y sus cifras muy generales, ya que hay muchos factores que hacen que dicha previsiones sean muy difíciles, tales como las condiciones de los mercados para los buques, los precios de reciclaje, el impacto que supone el cumplimiento de las próximas regulaciones como la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>, etc.

La flota actualmente abanderada en la UE suma un total de 82,5 Mt LDT y la edad media de los buques de la UE reciclados en los últimos 5 años es de 33 años. Esta edad coincide con el requisito del Reglamento de 2,5 Mt LDT/año, y la edad media de los buques reciclados a nivel mundial es de 28,5 años. En el caso de que la edad media de la flota de la UE se acerque a la media mundial, la capacidad requerida de las instalaciones de la UE debería ser de 2,8 Mt LDT/año. En conclusión la capacidad mínima de las instalaciones de la lista UE debería ser de 2,5 Mt LDT/año, y probablemente sea necesaria una capacidad mayor.

El requisito de 2,5 Mt LDT/año no supone ningún tipo de umbral para que la Lista UE entre en vigor a partir del 1 de enero de 2019. Dicha lista con las instalaciones de reciclaje aprobadas se aplicará independientemente de si la capacidad de reciclaje de dichas instalaciones es alta o baja.

#### Iniciativa sobre transparencia en el reciclaje de buques

En el “*TradeWinds Ship Recycling Forum*” celebrado en Hamburgo el 7 de marzo, líderes del sector y del Foro sin ánimo de lucro para el Futuro y la Iniciativa de Transporte Marítimo Sostenible anunciaron el lanzamiento de una iniciativa sobre transparencia en el reciclaje de buques con el objetivo de aumentar las prácticas responsables en el desguace de buques.

La Iniciativa sobre Transparencia en el Reciclaje de Buques (*Ship Recycling Transparency Initiative*, SRTI) agrupa a distintos colectivos: armadores, bancos y otras partes interesadas de toda la industria. Su objetivo es mejorar la transparencia en la cadena de valor global de reciclaje de buques facilitando la divulgación voluntaria de prácticas de reciclaje y datos relacionados por parte de los armadores, y respaldar el uso de esta información por parte de los propietarios de la carga, inversores y partes interesadas financieras para tomar las mejores decisiones.

Este grupo ha comenzado a desarrollar un conjunto común de criterios de divulgación y una plataforma “on line” independiente y fácil de usar, en la que los armadores que lo deseen podrán compartir información esencial que será accesible para los inversores, clientes y público en general.

El objetivo es incorporar a la Iniciativa a otras organizaciones líderes del sector, incluidos los armadores, cargadores, compradores de buques para reciclaje (*cash buyers*) y financiadores, para apoyar el desarrollo de los criterios de divulgación, y compartir sus prácticas en la plataforma.

## Reglamento 2015/757 sobre seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de CO<sub>2</sub> – Reglamento MRV

### Presentación por las empresas de sus planes de seguimiento a los verificadores

A lo largo del pasado verano, ANAVE recordó a las empresas la obligación de someter a una empresa verificadora acreditada, a más tardar el 31 de agosto, un plan para la recogida de datos de consumos y emisiones de cada buque con arreglo al Reglamento MRV 2015/757 de la UE. Asimismo, recomendamos a las empresas que se asegurasen de disponer de un documento escrito que recogiera un acuerdo con el verificador y que acreditase que éste había recibido de la empresa los planes de seguimiento en la fecha indicada, para poder documentar que se había cumplido la citada obligación.

Todas las empresas deben haber aplicado sus planes de seguimiento desde el **1 de enero de 2018**.

### Puesta en marcha de la aplicación THETIS MRV de EMSA

A principios de agosto empezó a funcionar la aplicación informática THETIS MRV, en la que se deben registrar obligatoriamente todas las compañías afectadas por el Reglamento MRV para someter sus informes anuales sobre el seguimiento de las emisiones. Para otras funciones, el uso de esta herramienta es optativo, aunque dicha aplicación se ha diseñado para que toda la información se pueda canalizar a través de ella.

Para ayudar a las compañías en el uso de esta aplicación, enviamos a las empresas un conjunto de 8 videos-tutoriales on-line, en inglés, elaborados por EMSA.

El 11 de octubre, la DGMM nos indicó que, para evitar posibles problemas o retrasos en el último momento, las empresas debían ir familiarizándose y usando lo antes posible la aplicación informática THETIS MRV, que ha desarrollado la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA), para probar su funcionamiento, designar a las personas que vayan a actuar como sus usuarios, etc. La DGMM consideró que era conveniente usar lo más posible la aplicación THETIS MRV porque de esta manera quedará constancia en su base de datos de todos los intercambios de información y comunicaciones que las empresas hagan con sus verificadores.

En relación con el Reglamento MRV, a lo largo del año hemos puesto a disposición de las empresas asociadas los diversos Reglamentos de la UE, FAQs elaboradas por la Comisión Europea y documentación proporcionada por sociedades de Clasificación y otros organismos.

En la web de ANAVE, dentro de la zona privada para socios, hemos habilitado un apartado sobre “Temas de trabajo” que incluye un amplio repositorio de documentos sobre esta materia y que actualizamos con regularidad, añadiendo documentos que consideramos de interés.

### Consulta pública de la Comisión para el posible alineamiento con el sistema recopilación de datos de consumo de combustible de la OMI

En junio, la Comisión Europea (CE) lanzó una consulta pública sobre la revisión del reglamento MRV para adaptarlo al sistema de recopilación de datos de la OMI.

La CE tiene previsto publicar próximamente su propuesta legislativa sobre esta materia, que después tendrá que pasar por todo el proceso legislativo ordinario. Parece seguro que la Comisión no propondrá una alineación completa, al menos en uno de los dos aspectos más conflictivos, la transparencia de los datos y su verificación.

ECSA ha confirmado que la posición general del sector es la alineación completa del Reglamento MRV con el sistema de la OMI. Si bien el sector naviero podría convivir con niveles de verificación distintos, se deben evitar por todos los medios los problemas de competencia derivados de la publicación de datos comerciales confidenciales sobre la eficiencia operativa del buque.

El Comité Directivo de ECSA analizó en marzo las ventajas e inconvenientes de continuar manteniendo esta postura firme en relación con la alineación completa entre los dos sistemas. Algunos miembros opinaron que mantener una postura inflexible una vez que la Comisión presente su propuesta dejaría sin credibilidad al sector marítimo. Sin embargo, no hay razón para que ECSA ofrezca posiciones negociadoras que debiliten su posición antes de que la Comisión publique su propuesta.

#### Próximos pasos a dar por las empresas para cumplir el Reglamento MRV

A partir de **2019**, y durante el primer cuatrimestre de cada año, las empresas deberán presentar a la CE y a las autoridades de los Estados de bandera un informe sobre las emisiones de CO<sub>2</sub> de sus buques, en relación con todo el año anterior y respecto de cada buque bajo su responsabilidad, informe que también deberá haber sido verificado y aprobado por un verificador independiente.

Para evaluar el **informe de emisiones**, las empresas deberán facilitar al verificador:

- El listado de viajes efectuados durante el período de notificación.
- Una copia del informe de emisiones del año anterior cuando proceda, si el verificador no hizo la verificación de dicho informe.
- Una copia del plan o planes aplicados, incluidas pruebas de las conclusiones de la evaluación del verificador acreditado, cuando proceda.

Cuando el verificador determine la sección o secciones específicas o los documentos que considere importantes para su verificación, las empresas también deberán presentar copias:

- Del Diario de Navegación del buque y Libro de registro de hidrocarburos.
- De la operación de suministro de combustible.
- De documentos que contengan información sobre el número de pasajeros y cantidad de carga transportados, distancia recorrida y tiempo de permanencia en la mar para los viajes del buque durante el período de notificación.

Además, en función del método de seguimiento aplicado, los verificadores pueden solicitar a la empresa:

- Una sinopsis de la tecnología de la información (*IT landscape*) en la que aparezca el flujo de datos correspondiente al buque en cuestión.
- Pruebas del mantenimiento y precisión/incertidumbre del equipo de medición o caudalímetros (por ejemplo, certificados de calibración).
- Un extracto de los datos de actividad del consumo de combustible procedentes de los caudalímetros.
- Copias de documentos que acrediten lecturas del depósito de combustible.
- Un extracto de los datos de actividad de los sistemas de medición directa de las emisiones.
- Cualquier otra información para la comprobación del informe de emisiones.

Si el buque cambia de compañía armadora, las dos compañías implicadas deberán proporcionar al verificador los documentos justificativos que se han citado anteriormente o la información sobre los viajes efectuados bajo sus respectivas responsabilidades.

Las compañías deberán conservar la información citada para los períodos establecidos en el marco de los Convenios MARPOL y SOLAS. A la espera de la expedición del documento de conformidad, de acuerdo con el art. 17 del Reglamento MRV, el verificador podrá solicitar cualquier información contemplada en los apartados anteriores.

Para la verificación de los datos de consumo de combustible y emisiones de CO<sub>2</sub> recogidos en el informe de emisiones, carga transportada, transporte efectuado, distancia recorrida y tiempo de permanencia en la mar, el **nivel de tolerancia** (*materiality level*) se fija en el **5%** del total notificado para cada partida en el período de notificación.

Sobre la base de la información recogida, el verificador emitirá a la compañía un informe que debe contener una **declaración** calificando el informe como **satisfactorio o insatisfactorio**, en caso de que contenga inexactitudes importantes que no se hayan corregido antes de la emisión del informe.

El informe de verificación deberá incluir:

- El nombre de la compañía e identificación del buque.
- Un título que indique que se trata de un informe de verificación.
- La identidad del verificador.
- Una referencia al informe de emisiones y período de notificación sujeto a verificación.
- Una referencia a uno o varios planes de seguimiento evaluados como satisfactorios.
- Una referencia a la norma/s de verificación utilizadas.
- Un resumen de los procedimientos del verificador, incluida información sobre las visitas al emplazamiento o motivos para la renuncia a los mismos.
- Cuando proceda, un resumen de los cambios importantes en el plan de seguimiento y datos de la actividad durante el período de notificación.
- Una declaración de verificación.
- Una descripción de las inexactitudes e irregularidades no corregidas, que incluya su naturaleza y escala, independientemente de que tengan o no repercusiones importantes y del elemento/s del informe de emisiones al que se refieran, en su caso.
- Si procede, recomendaciones de mejora.
- La fecha del informe de verificación y firma de una persona autorizada en representación del verificador.

### Reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> procedentes de los buques

#### Exclusión del transporte marítimo en la revisión de la Directiva sobre el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero

El 8 de noviembre, el Consejo, Parlamento y Comisión alcanzaron un acuerdo provisional sobre la revisión de la Directiva de Comercio de Derechos de Emisión de CO<sub>2</sub> (ETS) de la Unión Europea, en el cual se hace referencia al transporte marítimo en un “considerando” pero no en el texto normativo.

A los efectos prácticos, las empresas navieras pueden dar por hecho que no se van a acordar normas europeas sobre esta materia al menos hasta 2023.

En el proceso de revisión de la esta Directiva, el sector naviero, representado por ECSA, pedía que no se hiciese referencia al transporte marítimo ni en el texto normativo ni en los considerandos, como hacía la Comisión Europea (CE) en su propuesta. Por su parte, el Parlamento propuso una enmienda al articulado estableciendo que “*en caso de que la OMI no adoptase medidas similares para 2020, el sistema de ETS europeo debería aplicarse al transporte marítimo*”

desde 2020". Este texto habría sido incompatible y conflictivo con la hoja de ruta acordada en la OMI para adoptar una estrategia provisional en 2018 y medidas definitivas en 2023.

El texto que finalmente se ha incluido en el preámbulo de la revisión de dicha Directiva incluye el apoyo de la UE a los esfuerzos de la OMI para limitar las emisiones del transporte marítimo. Asimismo, encarga a la Comisión llevar a cabo *"una revisión periódica de esta situación e informar al Parlamento Europeo y al Consejo al menos una vez al año sobre los progresos realizados en la OMI para alcanzar un ambicioso objetivo de reducción de emisiones (...). La acción de la OMI o la UE debería comenzar a partir de 2023, incluidos los trabajos preparatorios sobre adopción e implementación, y la debida consideración de todas las partes interesadas"*.

Para dicha fecha la OMI deberá presentar su estrategia definitiva para el control de las emisiones de CO<sub>2</sub> del sector. Esta decisión ofrece una mayor seguridad jurídica al sector naviero, ya que, si la OMI cumple el calendario establecido, el transporte marítimo no entrará en el ETS europeo. En caso contrario, los trabajos preparatorios comenzarían en 2023 (dentro de 6 años). También debería poner fin a las continuas presiones que hasta hoy día ha ejercido el Parlamento Europeo para su inclusión en el ETS europeo.

En declaraciones desde la Cumbre del Clima de Bonn, representantes de la Cámara Naviera Internacional (ICS) valoraron favorablemente esta decisión porque *"demuestra la confianza de las instituciones de la UE en el progreso actual en la OMI para desarrollar una estrategia ambiciosa (...) tan pronto como sea posible. Entendemos que la fecha acordada por la UE es coherente con los plazos acordados por los Estados miembros de la OMI"*. ICS considera que el acuerdo, *"también supone un reconocimiento por las instituciones de la UE de que el comercio de derechos de emisión (ETS) es una herramienta inapropiada para el transporte marítimo. Habría un enorme riesgo de crear serias distorsiones del mercado y una gran carga administrativa"*.

Finalmente, ICS reitera la posición del sector naviero en contra de establecer medidas basadas en el mercado (*Market Based Measures*, MBM), pero que, *"en caso de que éstas se incluyan dentro de la estrategia de la OMI, esta decisión de la UE hace que sea más probable que el tipo de MBM que podría explorarse sea una tasa mundial sobre el combustible"*. Esta medida sería claramente preferible para la gran mayoría de los armadores frente a *"la pesadilla que supondría implantar un ETS regional"*.

## Contaminación atmosférica

### Consejo de descarbonización del transporte marítimo (MIDC)

En octubre de 2017, la Asociación de navieros belgas propuso en la Asamblea de la OMI la creación de un Consejo de descarbonización del transporte marítimo (*Maritime industry decarbonisation Council*, MIDC). En la tercera reunión del grupo de trabajo intersesional celebrada en abril, el MIDC presentó una actualización de los trabajos que está llevando a cabo el grupo de expertos. Los miembros del MIDC presentaron su visión sobre la descarbonización del transporte marítimo:

- *Fuels Europe* resaltó que la industria europea del refino está comprometida a continuar reduciendo las emisiones de CO<sub>2</sub> *well-to-propeller* y a suministrar combustibles bajos en carbono en el futuro utilizando nuevas materias primas.
- *Sea Europe* (que representa a los proveedores de equipos y constructores navales europeos) afirmó que es posible desde el punto de vista tecnológico reducir las emisiones de GHG en un 80% para 2050.

- *Shell Shipping* dio una idea sobre el desarrollo de una estrategia de optimización operacional para reducir el consumo de combustible de la flota LNG de *Shell*.
- Al finalizar la reunión, se presentó “*Hydroville*”, un buque propulsado por hidrógeno. Es una prueba piloto de la *Compagnie Maritime Belge* (CMB) para desarrollar tecnologías de hidrógeno aplicables a buques mercantes en alta mar.

El MIDC volverá a presentar sus avances al MEPC 73 de octubre. Proporcionará unas orientaciones sobre los pasos a dar en el camino hacia la descarbonización, teniendo en cuenta medidas técnicas y operacionales que se pueden poner en práctica a corto plazo y medidas a adoptar en el futuro que requerirán una mayor reflexión y preparación. Las medidas serán de naturaleza técnica y operativa, pero también se deberá incluir otra área temática importante, como es el desarrollo transversal de una justificación económica e incentivos financieros. El trabajo de esta plataforma se dividirá en 4 elementos principales del camino hacia la descarbonización:

1. Eficiencia operacional.
2. Eficiencia técnica.
3. Combustibles de bajo carbono.
4. Justificación económica/incentivos financieros.

#### **Aplicación del límite global del 0,5% del contenido de azufre en los combustibles**

ECSA ha pedido una aplicación realista de las reglas sobre el contenido de azufre en los combustibles usados por los buques. La prioridad de las inspecciones del contenido de azufre en los puertos debería ser detectar el posible incumplimiento de la Directiva europea sobre el contenido de azufre en los combustibles. Sin embargo, aquellos buques que puedan experimentar problemas técnicos u operacionales que puedan dar lugar a un incumplimiento accidental e involuntario, por ejemplo, la contaminación del combustible por restos de combustible pesado (HFO) durante el proceso de cambio de combustible, deberían considerarse “conformes” a la norma y el armador no debería sufrir la aplicación de medidas o sanciones severas.

El Subcomité de Prevención y Lucha contra la Contaminación de la OMI (PPR) de la OMI definió en la reunión del PPR 4 en 2017 el alcance para un nuevo trabajo sobre la “implantación uniforme de la regla 14.1.3 del Anexo VI del Convenio MARPOL”, con vistas a finalizarlo en el PPR 6 de 2019, lo que podría dar como resultado unas directrices o adoptar enmiendas a la regla, que se aprobarían en el MEPC 73, en 2019.

El trabajo del Subgrupo del *European Sustainable Shipping Forum* (ESSF) sobre emisiones a la atmósfera por los buques se va a centrar en la preparación de la puesta en práctica del requisito del 0,5% de azufre en los combustibles marinos para 2020. El 16 de octubre, el Plenario del ESSF confirmó el trabajo de los Subgrupos sobre los combustibles y medios de propulsión alternativos, así como la continuidad del propio ESSF más allá de su mandato actual que finaliza en junio de 2018.

La Comisión ha estado trabajando durante 5 años en un informe para su presentación al Parlamento y Consejo, sobre la aplicación y el cumplimiento de las normas sobre el contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo establecidas en la Directiva 2016/802, relativa a la reducción del contenido de azufre de determinados combustibles líquidos. Dicho informe se publicó el 16 de abril y se puede consultar en el siguiente [enlace](#). En su apartado “8.4. Medidas adicionales para reducir la contaminación atmosférica procedente de los buques”, este informe incluye el siguiente párrafo:

*"La Comisión inició en 2017 un estudio para determinar los beneficios para la salud y los costes asociados a la designación de zonas de control de las emisiones (tanto de SOx como de NOx) en otros mares europeos distintos del Mar Báltico y el Mar del Norte. El estudio también evaluará los beneficios de reducir el contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo del 0,50 % al 0,10 % en los mares europeos fuera de las zonas de control de las emisiones de SOx a partir de 2020".*

En caso de que se concretase esa propuesta por la Comisión sería, desde luego, un motivo de grave preocupación para los países del sur de la UE. En todo caso, parece no realista pensar que pudiese adoptarse una norma europea para su aplicación en 2020.

Además, como parte de la aplicación de la Directiva sobre el contenido de azufre y la Directiva Marco del Agua, ECSA ha pedido a las autoridades competentes nacionales de los Estados miembros que definan una posición clara y a largo plazo con respecto al agua de lavado de los *scrubbers* de ciclo abierto. CLIA, Interferry y otros tienen previsto analizar los impactos de las descargas del agua de lavado de los *scrubbers* sobre la calidad del agua en los puertos y las zonas costeras.

#### Calidad del combustible

Además de las cuestiones relacionadas con la aplicación, uno de los principales asuntos que se deben tener en cuenta es la disponibilidad de combustible que se puede usar de forma segura a bordo de los buques. Dado que se prevé que va a haber una escasez de instalaciones de desulfurización en las refinerías, cabría pensar que se van a poner en el mercado mezclas de combustibles, que por definición son de peor calidad y sobre todo más inestables que los combustibles destilados, lo que podría poner en peligro la seguridad de los buques (averías en el motor, pérdidas de potencia, etc.).

Con vistas a seguir tratando las cuestiones relacionadas con la calidad del combustible en la OMI, en Europa se han emprendido varias iniciativas (región ARA: Amberes, Rotterdam, Amsterdam) para establecer, por ejemplo, instrumentos de seguimiento complementados por unas directrices sobre mejores prácticas para los proveedores de combustible, a fin de asegurar la disponibilidad de combustibles de calidad, potencialmente respaldados por un plan de licencias para suministradores de combustible.

Esta iniciativa ARA, coordinada por la asociación de navieros holandesa, identifica actualmente las mejores prácticas en esta región y en otros lugares, así como los parámetros de los materiales dañinos en los combustibles, con el objetivo final de definir un mecanismo de control de calidad apropiado en toda la cadena de suministro, posiblemente a través de un sistema de licencias de los suministradores de combustible. El trabajo involucra a los armadores, fabricantes de motores, suministradores de combustible, expertos de la ISO, representantes de puertos y autoridades nacionales cuyo apoyo es fundamental. Los resultados de esta iniciativa se analizarán en el marco del Subgrupo ESSF sobre emisiones a la atmósfera procedentes de los buques.

El 9 de mayo, se reunió el grupo de trabajo sobre calidad de los combustibles de ARA. IBIA (Asociación Internacional de Suministradores de Combustible Marino) explicó con detalle su presentación en el MEPC 72. La primera edición de la "Guía de mejores prácticas para los proveedores de combustible a fin de garantizar la calidad del combustible utilizado a bordo de los buques" tuvo una acogida positiva y se acordó que sería una buena base para desarrollar las directrices de la OMI. El MEPC invitó a los Estados miembros y organizaciones no gubernamentales con estatus de observador en la OMI a presentar sus comentarios al MEPC 73 (octubre de 2018), para avanzar en el desarrollo de la guía de la OMI. Este documento de IBIA se puede consultar en el siguiente [enlace](#).

Para aumentar la eficiencia de este grupo de trabajo, se discutió una nueva estructura y programa de trabajo. Los resultados de este grupo se comunicarán a la OMI y al subgrupo *Air Emissions from Ships* del ESSF.

### Revisión de la Directiva europea sobre instalaciones de recepción

La UE aprobó la Directiva 2000/59 sobre instalaciones portuarias de recepción (*Port Reception Facilities*, PRF) con el objetivo de reducir sustancialmente las descargas a la mar de los desechos generados por buques y los residuos de carga. Sin embargo, la falta en algunos puertos de instalaciones portuarias receptoras adecuadas y con capacidad suficiente para las necesidades actuales de los buques ha llevado a la Comisión a revisar esta Directiva para alinearla con el Anexo V revisado de MARPOL sobre prevención de la contaminación por las basuras de los buques, que introduce un plan de gestión de las basuras más estricto y, en general, prohíbe la descarga de basuras a la mar.

El 28 de marzo, la Comisión Europea publicó su proyecto de modificación de la Directiva que pretende establecer, a nivel europeo, un sistema parecido al español, con una tarifa fija que habría que abonar se entreguen o no desechos y, en su caso, otra adicional en función de las cantidades entregadas. Este texto preliminar deberá pasar por Consejo y Parlamento.

ANAVE, en contacto con ECSA y con Puertos del Estado, ya ha propuesto diferentes cambios, fundamentalmente encaminados a evitar que esta nueva Directiva tenga un impacto negativo sobre los buques que efectúen escalas frecuentes o que puedan tener acuerdos de entrega de residuos en un puerto concreto, con especial atención a los buques de TMCD con escalas frecuentes pero que no tengan escalas rigurosamente regulares. Por el momento, con el apoyo de Puertos del Estado, la última versión que hemos recibido:

- incluye una referencia expresa en un “considerando” a la problemática de los buques de Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD) y la posibilidad de un trato diferenciado;
- acepta la posibilidad de no entregar desechos en el caso de buques que tengan espacio suficiente a bordo hasta el siguiente puerto de escala, aunque este puerto sea no europeo;
- suaviza las condiciones para acceder a exenciones, solo aplicables a buques en tráficos regulares, y, además, en la primera versión, con unos requisitos sumamente exigentes, en particular, disponer de un plan de entrega de residuos en alguno de los puertos de la línea, que hubiera sido aprobado por todos los puertos en los que el buque hiciera escala.

La presidencia de Bulgaria del Consejo está organizando reuniones frecuentes del grupo de trabajo de transporte marítimo para llegar a un consenso en el Consejo. En paralelo, el proceso de consulta en el Parlamento se está acelerando. Es muy posible que la Comisaria Europea de Transportes, Violeta Bulc, presente observaciones al dictamen de la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria (ENVI) en relación con la Directiva durante la audiencia que el Comité ENVI tiene previsto celebrar el 16 de mayo.

Es posible que se pueda alcanzar un acuerdo definitivo en este mismo año.

### Digitalización del transporte

El 5 de diciembre, el Consejo de Ministros de Transportes de la UE adoptó unas Conclusiones sobre la Digitalización del Transporte. En dichas Conclusiones se destaca la importancia de esta cuestión para la economía y competitividad de Europa, y se confirma la ambición de la UE de convertirse en un referente mundial en este ámbito. Se propone la eliminación de obstáculos a la consecución de un sistema de transporte multimodal fluido y más eficaz en Europa. Se invitó

a la Comisión a desarrollar una estrategia global y multimodal de digitalización del transporte durante el primer trimestre de 2019, que deberá acompañarse de una hoja de ruta que incluya una lista indicativa de las acciones propuestas y de un calendario para su presentación.

ECSA recibió favorablemente este documento, que incluye varias cuestiones relevantes para el sector marítimo y toma en consideración algunas de las preocupaciones manifestadas por ECSA sobre asuntos como ciberseguridad, protección de datos, nuevas necesidades formativas, certificados electrónicos para buques y marinos, ventanilla única electrónica, embarcaciones autónomas, etc.

A pesar de que este tipo de documentos programáticos, similares a las Declaraciones de Atenas o La Valeta sobre el transporte marítimo, no suelen tener un efecto práctico importante, o al menos inmediato, pueden respaldar peticiones del sector a las Administraciones.

En particular, una de las reivindicaciones que ANAVE viene planteado al ministerio de Fomento es la necesidad de simplificar y uniformizar de los trámites entre las empresas y la Administración marítima (DGMM y Capitanías). En este contexto, el hecho de que los ministros de Transportes de la UE apoyen aspectos como el impulso a los certificados electrónicos puede resultar positivo.

### Reglamento General de Protección de Datos de la UE

Desde el **25 de mayo** es obligatorio la aplicación del nuevo **Reglamento UE 2016/679 sobre protección y circulación de los datos personales de las personas físicas (RGPD)**, que deroga el anterior, publicado mediante la Directiva 95/46/CE.

El RGPD es aplicable tanto a aquellas empresas que gestionen datos personales y sean residentes en la UE, independientemente de donde se lleva a cabo esa gestión de datos, como a aquellas empresas residentes fuera de la UE pero que ofrezcan bienes y/o servicios dentro de la UE.

Este Reglamento es de aplicación directa en todos los Estados miembros, aunque por seguridad jurídica, como suele ser habitual, se está tramitando en el Congreso de los Diputados un Proyecto de nueva Ley de Protección de Datos, que adapta la normativa española a este nuevo Reglamento.

El reglamento impone a las empresas nuevas obligaciones, en particular:

- Designar un Delegado de Protección de Datos en determinados supuestos;
- Un proceso de selección más exigente del responsable y del encargado del tratamiento de los datos personales, para asegurar el cumplimiento de lo establecido en el Reglamento.
- Notificar a la autoridad de control toda violación de la seguridad de los datos personales y, en casos graves, a los afectados, tan pronto sean conocidas, estableciéndose el plazo máximo de 72 horas.
- Llevar a cabo Evaluaciones de Impacto sobre la protección de datos.
- Establecer garantías más estrictas y mecanismos de seguimiento de las transferencias de datos personales a terceros países u organizaciones internacionales.

Adicionalmente, impone a los Estados obligaciones de:

- Creación de autoridades competentes (el Comité y la Comisión), mecanismos de certificación sobre protección de datos y de sellos y marcas de protección de datos para demostrar el cumplimiento de lo dispuesto en el Reglamento.

- Establecimiento de un mecanismo de “ventanilla única” a través de la Autoridad competente principal, de modo que las empresas solo tendrán que tratar con un único supervisor en la UE. En España dicha autoridad será la Agencia Española de Protección de Datos.
- Imposición de sanciones en caso de incumplimiento:
  - Infracciones graves: Hasta 10.000.000 euros o, en caso de empresas, el 2% del volumen de negocio anual anterior, lo que resulte mayor.
  - Infracciones muy graves: Hasta 20.000.000 euros o en caso de empresas el 2% del volumen de negocio anual anterior, lo que resulte mayor.

ANAVE ha creado un repositorio en su web con información práctica para empresas navieras, que se ha ido actualizando y ampliando a lo largo del ejercicio.

## 4. PIRATERÍA

### Seguridad privada a bordo de buques de pabellón español

No se ha logrado avanzar en esta materia para hacer posible que los buques de bandera española puedan embarcar servicios de seguridad privada.

A finales de agosto, los responsables de la Secretaría de Estado de Seguridad (Ministerio del Interior), nos informaron de que en el mes de julio habían iniciado un procedimiento administrativo para adoptar un RD Ley que permitiese la contratación con empresas de seguridad extranjeras autorizadas en otros Estados miembros de la UE, para lo que es necesario modificar la Ley 5/2014 de seguridad privada. Para ello, elaboraron un borrador que se consultó a los diferentes departamentos afectados para que emitiesen sus informes, y al que ANAVE no tuvo acceso. Sin embargo, el informe del Cuerpo Nacional de Policía no fue favorable y planteó objeciones que los servicios jurídicos del Ministerio del Interior consideraron difíciles de solventar para poder avanzar en la modificación normativa.

El 12 de septiembre, el Presidente y el Director General de ANAVE se reunieron con el Ministro de Fomento para tratar entre otros asuntos esta problemática. El ministro, aun comprendiendo el problema, valoró como muy complicada la posibilidad de introducir en esta legislatura medidas que requieran una modificación legal, dada la situación de los equilibrios políticos en el Congreso de los Diputados.

El 3 de octubre, ANAVE envió una carta a los Ministerios de Asuntos Exteriores, Defensa y Fomento solicitando que, en los foros adecuados de la UE, España promueva y apoye la extensión del mandato de la Operación ATALANTA más allá del 31 de diciembre de 2018, fecha en la que expira su mandato, y que se mantenga el nivel de protección más elevado posible en la lucha contra la piratería en dichas aguas, al igual que están haciendo ECSA e ICS en distintos organismos internacionales. También planteamos que esta protección militar era aún más necesaria en el caso de España dado que las restricciones que impone la normativa existente no permiten en la práctica el embarque de guardias de seguridad armados en buques mercantes españoles para proteger a los propios buques, sus tripulantes y a la carga.

El 11 de octubre, recibimos una carta de contestación del Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación en la que nos comunicaron que España está defendiendo la posición de no bajar la guardia frente a la amenaza de la piratería manteniendo para ello un triple esfuerzo dentro de la Comunidad Internacional a través de:

- Continuidad de la presencia naval internacional en la Operación ATALANTA.
- Capacitación de las fuerzas de seguridad y guardacostas locales en Somalia (misiones EUTM y EUCAP de la UE).
- Observancia de las buenas prácticas de seguridad de los buques mercantes y pesqueros.

También nos confirmaron que, en los debates para definir la que será la presencia de la UE en la zona después de diciembre de 2018, España está insistiendo en que la Operación ATALANTA debe seguir existiendo, con los ajustes que sean necesarios, mientras exista una probabilidad real de que resurja la piratería en Somalia.

En el mes de enero, una empresa española de protección informó a ANAVE de que habían mantenido varios contactos con la Secretaría Estado de Seguridad, en las que finalmente se les había manifestado verbalmente el visto bueno de las autoridades de Interior y Defensa para poder operar con "plataformas logísticas flotantes" en determinadas condiciones.

El 25 de enero, representantes de dicha empresa se reunieron con personal de ANAVE y de las empresas afectadas para tratar este asunto, exponerles con detalle las condiciones impuestas por Interior y presentar una propuesta para prestar servicios de seguridad privada a bordo de los buques españoles, que también podría incluir los buques de empresas españolas en otras banderas.

Desde ANAVE, reiteramos que para las navieras era fundamental contar con una respuesta oficial a las reservas sobre seguridad jurídica en el procedimiento para llevar a cabo estas operaciones, ya que anteriormente la Secretaría de Estado consideraba que no era compatible con la Ley de Seguridad Privada o su desarrollo utilizar “plataformas logísticas flotantes”. También, se apuntó la necesidad de que la empresa de seguridad española interesada obtuviese la homologación de las empresas fletadoras y, en caso de servicios para buques de bandera extranjera, por las autoridades del país del registro.

No se han producido más novedades en relación con este asunto, que no parece tener perspectivas de solución a medio plazo.

### Informe de ICC-IMB sobre piratería en 2017

El Centro de notificación de actos de piratería de la Oficina Marítima Internacional (Centro de notificación de actos de piratería de la IMB, ICC) es una organización no gubernamental y sin ánimo de lucro que recibe información sobre los incidentes de piratería y robos a mano armada perpetrados en el mar, directamente de los capitanes de los buques atacados, sus propietarios o Estados de abanderamiento. Desde 1991 las estadísticas del ICC constituyen una de las fuentes de datos más detallados sobre este tipo de delitos y ayudan a los Gobiernos, agentes de la autoridad y sector a dar respuesta y adoptar las mejores prácticas.

Tras recibir el informe de un incidente, la ICC transmite la información sobre el mismo a los organismos de respuesta locales para que adopten las pertinentes medidas. Además, la IMB transmite los datos del incidente directamente a los buques a través del Servicio SafetyNET de Inmarsat y avisa a otros capitanes que se encuentran en las proximidades del lugar donde se produce el incidente sin revelar la identidad del buque.

En **2017** se registraron un total de **180** incidentes de piratería y robos a mano armada contra buques mercantes en todo el mundo, según recoge la última edición anual del informe sobre piratería de la Oficina Marítima Internacional (IMB) de la Cámara de Comercio Internacional (ICC). Esta cifra supone el **número más bajo de incidentes registrados desde 1995**, cuando se recibieron 188 denuncias, y 11 menos que en 2016.

Según dicho informe, a lo largo de **2017**, **136** buques fueron abordados, 6 secuestrados, 16 sufrieron disparos con armas de fuego y se intentaron otros 22 ataques. En estos incidentes, 3 tripulantes fueron asesinados, 6 resultaron heridos, 91 tripulantes fueron tomados como rehenes y otros 75 fueron secuestrados. En **2016**, se reportaron un total de **191** incidentes, con 150 buques abordados y 151 tripulantes tomados como rehenes.

Dicho informe reitera conclusiones que ya se pusieron de manifiesto el año pasado, entre ellas el riesgo persistente en las aguas del golfo de Guinea. Según Pottengal Mukundan, director de IMB: *“Aunque el número de ataques ha disminuido en 2017 respecto al año pasado, **el golfo de Guinea y las aguas de la costa nigeriana siguen siendo una amenaza para los marinos. Las autoridades de Nigeria han ayudado a evitar una escalada de los incidentes en la zona gracias a sus intervenciones**”*. En esta zona se han registrado 36 ataques de diversa índole a buques, 65 tripulantes secuestrados y 7 buques resultaron atacados con armas de fuego, casi la mitad de los que se produjeron en todo el mundo.

## PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS

ICC INTERNATIONAL MARITIME BUREAU



# 180 INCIDENTS

WERE REPORTED TO THE IMB PIRACY REPORTING CENTRE IN 2017

**ICC** INTERNATIONAL  
CHAMBER  
OF COMMERCE  
The world business organization

#IMBpiracy

@IMB\_Piracy

## PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS

ICC INTERNATIONAL MARITIME BUREAU



TYPES OF VESSELS ATTACKED  
JANUARY-DECEMBER 2017

42

PRODUCT/  
CHEMICAL  
TANKER

38

BULK  
CARRIER

23

CONTAINER

77

OTHER

**ICC** INTERNATIONAL  
CHAMBER  
OF COMMERCE  
The world business organization

#IMBpiracy

@IMB\_Piracy

También han **aumentado** los **ataques** de los piratas somalíes en el **golfo de Adén**, registrándose 9 ataques, dos más que en 2016. En el mes de noviembre un portacontenedores fue atacado a unas 280 millas al Este de Mogadiscio (Somalia). Gracias a las maniobras evasivas del buque, los piratas fueron incapaces de abordarlo y huyeron, disparando dos cohetes antitanque. Posteriormente 6 individuos fueron detenidos por la Fuerza Naval de la Unión Europea y trasladados a las islas Seychelles donde se les acusó de “cometer un acto de piratería”.

Aunque hay indicios constantes de que los piratas somalíes siguen activos, aún es demasiado pronto para saber si se va a producir un resurgimiento de los niveles de piratería como los que se produjeron en esta zona entre 2007 y 2012, en el que más de 4.000 marinos fueron capturados como rehenes para exigir un rescate.

Ante estas circunstancias, es necesario insistir en que **los buques que naveguen por aguas de Somalia deben mantener alta la guardia y aplicar las recomendaciones de seguridad de las BMP-4**, así como embarcar seguridad privada en aquellos buques especialmente vulnerables. Para Mukundan, “este dramático incidente, unido a las cifras de 2017, demuestra que los piratas somalíes conservan la capacidad y la intención de lanzar ataques contra barcos mercantes a cientos de millas de su costa”.

Finalmente, aunque en la zona del **sudeste asiático** los **ataques** han **descendido ligeramente** de **49** en 2016 a **43** en 2017, en **Filipinas** el número de incidentes denunciados **se ha duplicado**, pasando de **10** a **22** en el mismo periodo. Según señala el informe de IMB, las patrullas de la Policía Marina de Indonesia siguen resultando eficaces en los 10 fondeaderos seguros designados del país y las alertas transmitidas por el Centro de Informes de Piratería (PRC) de la IMB, en nombre de las autoridades filipinas, han ayudado a evitar nuevos ataques.

#### Informe de ICC-IMB sobre piratería para el periodo enero-marzo de 2018

El **fuerte aumento** de **ataques** a buques mercantes en **África Occidental** durante el **primer trimestre de 2018** está provocando un **aumento de las cifras globales** de piratería, según se desprende de la edición más reciente del informe trimestral sobre piratería de la IMB-ICC.

Según el mismo, entre el **1 de enero** y el **31 de marzo de 2018** se registraron en todo el mundo un total de **66** incidentes de piratería contra buques, con un notable aumento respecto a los 43 registrados el mismo periodo del 2017 o los 37 de 2016. En dichos incidentes fueron abordados 39 buques, 11 recibieron disparos con armas de fuego, 4 fueron secuestrados y se recibieron denuncias por otros 12 ataques fallidos. Un total de 100 tripulantes fueron tomados como rehenes a bordo y otros 14 secuestrados.



El **40%** de estos incidentes (**29**) tuvieron lugar en el **golfo de Guinea**, incluidos los 4 secuestros de buques (2 petroleros de productos fondeados en Cotunou (Benin) y 2 pesqueros), y todos menos uno de los 114 ataques a tripulantes.

Sólo en la costa de **Nigeria** se registraron **22** incidentes, entre ellos 8 de los 11 buques que recibieron disparos con armas de fuego, incluido un petrolero VLCC de 300.000 tpm.

Según IMB, estos datos demuestran que **los piratas no discriminan por tipos de buque**. Sus ataques se producen contra petroleros, buques de carga refrigerada o pesqueros.

En algunos casos se pueden evitar con una fuerte vigilancia y maniobras evasivas frente a las embarcaciones de los piratas. En todo caso, se está trabajando con las autoridades locales y nacionales de los países ribereños del golfo de Guinea para apoyar a los buques mercantes y emprender acciones coordinadas contra la piratería.

El aumento de los incidentes en África Occidental no implica que no se sigan produciendo en otras zonas tradicionalmente peligrosas para el tránsito de buques mercantes. En la costa de

**Somalia** un petrolero de productos fue atacado con armas de fuego por dos esquifes y, a finales de marzo, un petrolero de 160.000 tpm fue atacado en el corredor internacional de seguridad del golfo de Adén. Estos hechos demuestran que **los piratas somalíes conservan la capacidad y la intención de seguir atacando buques mercantes en esa zona.**

En **Indonesia** también se han producido numerosos incidentes en el primer trimestre de 2018. El IMB recibió informes de **9** ataques menores a diversas embarcaciones y otros **5** a graneleros fondeados en Muara Berau, en el estrecho de Macasar, mientras esperaban cargas de carbón.

IMB destaca el importante papel que juega la **difusión de la información sobre los ataques piratas en todo el mundo** para poder llevar a cabo una respuesta rápida de las agencias de seguridad. Para el director del IMB, la recopilación de estadísticas precisas y la distribución de la información de forma gratuita en colaboración con los centros regionales, permite una asignación de recursos más efectiva para la lucha contra este problema global.

El informe sobre el primer trimestre de 2018 sobre “Piratería y Ataques Armados a Buques” en inglés se puede solicitar en la página web del IMB-ICC.

#### Actualización de las Mejores Prácticas de Gestión del sector para prevenir los actos de piratería (BMP-5)

El 15 de noviembre, ICS nos remitió a consulta 3 documentos que incluyen posibles modificaciones a las “Mejores prácticas de gestión para prevenir los actos de piratería” (*Best Management Practices*, BMP-4), cuya última versión se publicó en 2011.

En resumen, los documentos que está debatiendo el Comité Marítimo de ICS plantean:

- La revisión completa de las BMP-4 sobre la base de que los riesgos de seguridad marítima en el mar Rojo, golfo de Adén y mar Arábigo han cambiado y en consecuencia las BMP-4 ya no reflejan orientaciones actualizadas para los marinos.
- La introducción de un Suplemento al documento principal de las BMP-4 sobre “otros tipos de amenazas” relacionadas con la protección marítima en aguas de Yemen y unas directrices sobre amenazas específicas de ataques con artefactos explosivos improvisados (*Water-Borne Improvised Explosive Device*, WBIED), todo ello para incluir medidas adicionales para reducir la amenaza que sean de utilidad práctica para el capitán y Oficial de Protección de la Compañía.

#### Boletín de ICS sobre amenazas de piratería

El 11 de enero, recibimos de ICS un “Boletín sobre amenazas de piratería” elaborado por los responsables de la Operación EUNAVFOR y las Fuerzas Marítimas Combinadas (CMF) para servir de ayuda a las empresas al evaluar y planificar los viajes dentro de esta zona. Este boletín proporcionaba información detallada sobre 2 incidentes independientes que tuvieron lugar el 6 de enero en la zona Sur del mar Rojo y en los que posiblemente se vieron involucradas embarcaciones con explosivos.

Las CMF y EUNAVFOR estimaron probable que estos incidentes estuvieran relacionados con el conflicto actual en Yemen y no estaba claro si el objetivo del ataque era el buque mercante o un buque de guerra de la coalición liderada por Arabia Saudita. Se consideró poco probable que se estuviera atacando a los buques mercantes de forma deliberada, sin embargo, sigue existiendo el riesgo de daños colaterales o una identificación errónea.

El documento solicitaba que, cuando se produzca un incidente, si es posible y no se ponen en peligro al buque ni a la tripulación, se tomen imágenes de los buques involucrados y se envíen

al *Maritime Security Centre – Horn of Africa* (MSCHOA), ya que disponer de una descripción detallada de los buques, objetos y comportamientos observados contribuye de manera sustancial al análisis y evaluación del entorno de las amenazas.

## Novedades sobre piratería desde la reunión del MSC 98 de junio de 2017

### Golfo de Adén y el océano Índico occidental

En los últimos meses de 2017 se produjeron varios casos en los que piratas estuvieron a punto de secuestrar varios buques y sirven de recordatorio de que la piratería en esa zona no se ha erradicado. La implantación eficaz de las orientaciones de la OMI y de las mejores prácticas de gestión (BMP), así como disponer de Personal Privado de Protección Armada (PPPA) en los casos en los que los Estados de bandera lo autorizan y es oportuno, y la presencia continua de las fuerzas navales internacionales en la región sigue siendo de la máxima importancia. Es probable que las redes de delincuentes continúen buscando objetivos de forma oportunista y, por tanto, se ha de seguir haciendo hincapié en la importancia de una vigilancia continua y de cumplir las orientaciones de la OMI y las BMP.

Estos sucesos ponen de relieve que las medidas adoptadas por el sector continúan siendo las apropiadas, pero sólo si se ponen en práctica correctamente. Se ha instado encarecidamente a que los buques mantengan una velocidad alta cuando transiten por la zona de alto riesgo. Algunos casos recientes se han caracterizado por el hecho de que los atacantes no fueron disuadidos tras haber fallado inicialmente y, sin dejar que transcurriera mucho tiempo, hicieron un segundo intento, lo que demuestra su determinación.

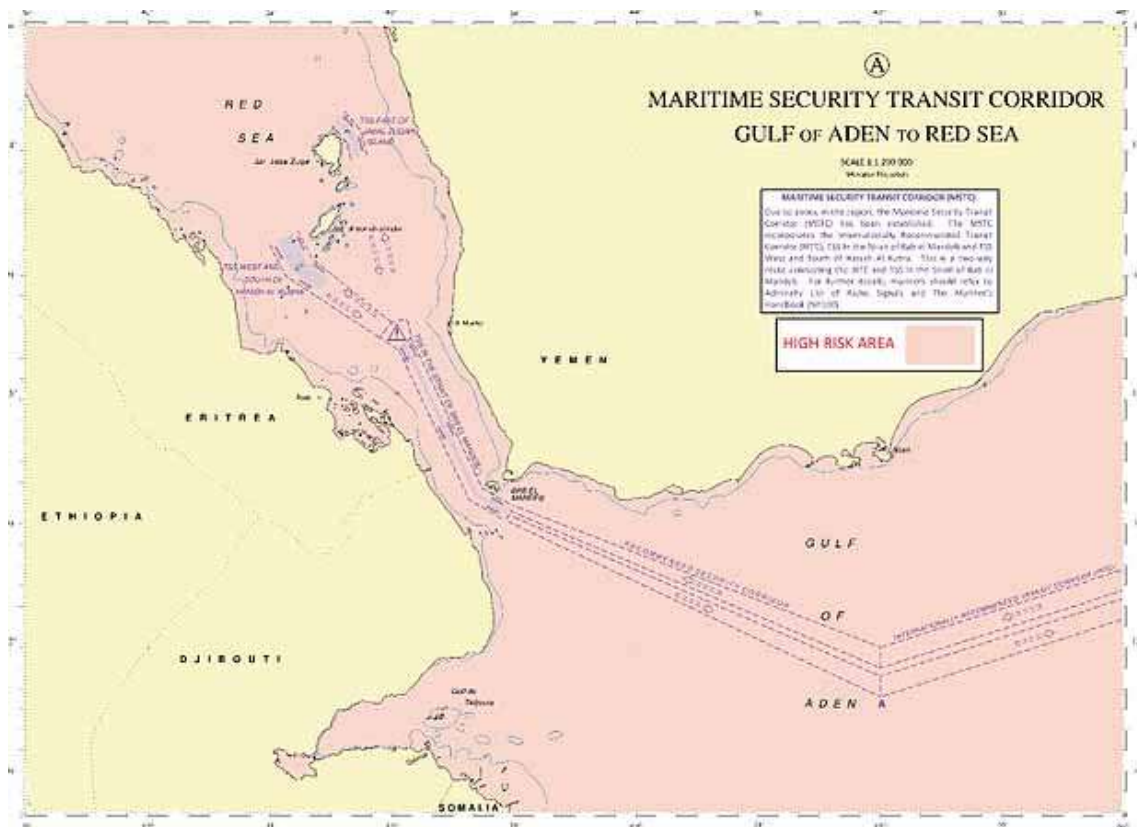
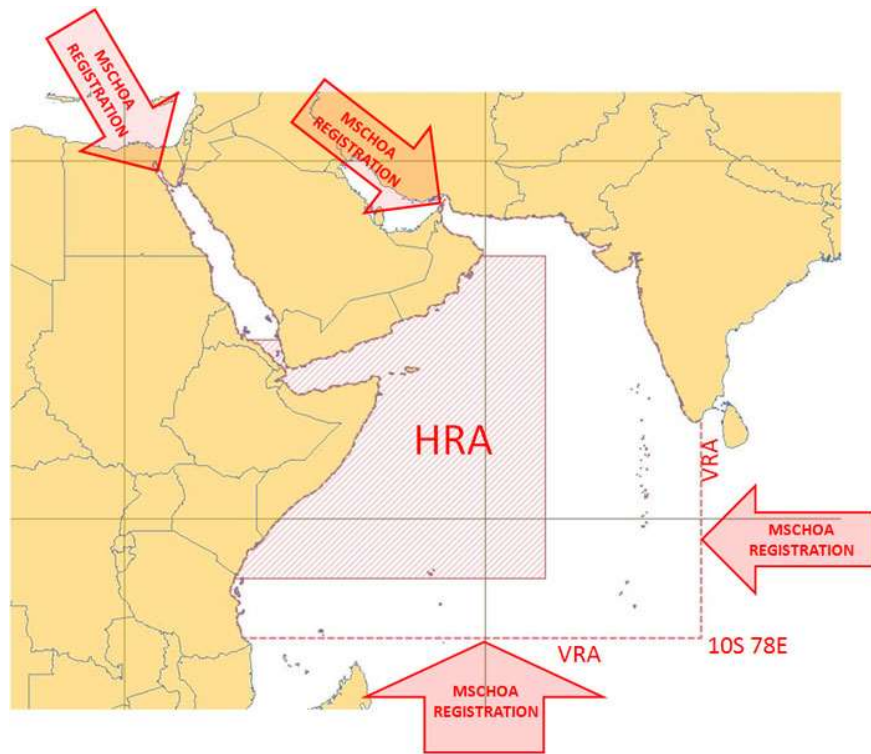
La presencia de fuerzas navales en la zona y la respuesta militar para localizar a los piratas han permitido la detención rápida de los sospechosos, quienes de otra manera podrían haber seguido buscando objetivos vulnerables.

### Nuevas recomendaciones del sector sobre protección marítima con respecto a las fuerzas en conflicto en el Yemen

Como respuesta a las recientes amenazas y casos que se han producido por el conflicto en el Yemen, las Fuerzas Marítimas Combinadas (CMF), ICS, BIMCO e INTERTANKO han publicado unas Orientaciones provisionales sobre protección marítima en la zona meridional del mar Rojo y Bab al-Mandeb, "*Interim guidance on maritime security in the southern Red Sea and Bab Al-Mandeb*", ver **Anexo 4.1**. Los autores de las nuevas orientaciones subrayan que se debe informar de estas nuevas amenazas a los Oficiales de Protección de la Compañía (OPC) y capitanes de los buques, ya que las características de la amenaza y las medidas para reducirlas son diferentes de las amenazas a nivel general de la piratería, con las que el personal está más familiarizado.

La Fuerza Naval de la Unión Europea (EUNAVFOR) y las Fuerzas Marítimas Combinadas (CMF) han avisado de que hay posibles riesgos, distintos a la amenaza de la piratería, por ejemplo, minas y dispositivos explosivos flotantes improvisados.

En las orientaciones se subraya la importancia de **usar el corredor de tránsito recomendado para la protección marítima**, la **inscripción en el Centro de Seguridad Marítima del Cuerno de África (MSCHOA)** y la **notificación al UK Maritime Trade Operation (UKMTO)**, así como en el examen y actualización de las evaluaciones de riesgos y la planificación para incluir esta nueva amenaza. Estas nuevas orientaciones complementan las BMP- 4.



### **El Consejo de Seguridad de la ONU renueva la autorización para que las fuerzas navales internacionales luchen contra los actos de piratería frente a las costas de Somalia**

En noviembre de 2017, el Consejo de Seguridad de Naciones Unidas renovó, por un año más, la autorización para que las fuerzas navales internacionales se unan a la lucha contra la piratería frente a la costa de Somalia, haciendo hincapié en que estos delitos agravan la inestabilidad del país, y fomentan la corrupción y el terrorismo.

El Consejo de Seguridad, tras aprobar por unanimidad la Resolución 2383 (2017) adoptada en el marco de las disposiciones del capítulo VII de la Carta de la ONU, afirmó nuevamente que les corresponde a las autoridades somalíes la responsabilidad primordial en los esfuerzos para combatir la piratería. También hizo un llamamiento a los Estados y organizaciones regionales para que cooperen con dichas autoridades mediante el despliegue de buques de guerra y aeronaves militares, prestando apoyo logístico e incautando y decomisando buques, armas y otros equipos conexos que se sospeche que se están usando en actos de piratería en la zona. El texto completo de la resolución 2383 (2017) está disponible en la página web de la OMI.

### **Cuestionario sobre el Personal Privado de Protección Armada (PPPA)**

La OMI continúa incluyendo en su página “web” de acceso público en el idioma en que se recibe, la información que recibe la Secretaría como respuesta al “Cuestionario sobre información relativa a las prescripciones de los Estados rectores de puertos y los Estados ribereños en relación con el personal privado de protección armada a bordo de los buques” (Circular MSC-FAL.1/Circ.2). Hasta el momento, **20** Estados miembros y **1** miembro asociado han facilitado la información requerida.

### **Continuidad de la Operación ATALANTA de la UE**

El mandato actual de la misión de la UE para luchar contra la piratería en el Cuerno de África y en el océano Índico Occidental, conocida como Operación ATALANTA, finaliza en diciembre y su continuidad a partir de dicha fecha sigue sin estar clara. ICS, junto con otras organizaciones del sector, está debatiendo con la Fuerza Naval de la Unión Europea (EU NAVFOR) sobre la planificación de la transición a partir de 2019, los elementos de la Operación que podrían mantenerse y los que se podrían transferir a otros organismos como el *CMF Global Group* dirigido por EEUU y otros proveedores independientes de servicios de despliegue militares.

ICS ha manifestado en distintos foros su gran interés en que se siga manteniendo operativo el Centro de Protección Marítima en el Cuerno de África, incluso ha propuesto que se amplíen sus funciones. También apoya la creación de unas Fuerzas de Contingencia de la UE que se activarían en un corto periodo de tiempo en el caso de que se produzca repentinamente un repunte de la actividad pirata.

El 8 de diciembre, la EU NAVFOR celebró el noveno aniversario de la Operación ATALANTA, que ha tenido un papel fundamental en la disminución de los ataques piratas a buques mercantes y pesqueros en la zona. Durante los últimos años, la misión de la Operación ATALANTA se ha centrado en cuatro aspectos principales:

- escolta y protección de los buques del Programa Mundial de Alimentos y la Misión de la Unión Africana (AMISOM) en Somalia
- una función disuasoria para evitar actos de piratería, y la detención de los autores, en caso de que se dichos actos se produzcan.
- protección de los buques mercantes que transitan por las vías marítimas de la región.

- protección de las actividades pesqueras frente a las costas de Somalia.

Entre los logros de la EU NAVFOR en estos últimos años se encuentran el establecimiento del Corredor de Tránsito Internacional Reconocido en el golfo de Adén (recientemente ampliado al estrecho de Bab-el-Mandeb) o los acuerdos internacionales que permiten el enjuiciamiento regional de piratas en Kenia, Seychelles y otros Estados.

También ha sido responsable de la actuación conjunta de Armadas distintas a las de los países de la UE, como la operación *Ocean Shield* de la OTAN o la Fuerza Marítima Combinada (CTF). A través de la Operación ATALANTA, también se ha desempeñado un papel fundamental en la reducción y prevención de los ataques de piratería en la zona. En el momento de mayor auge de la piratería somalí, en enero de 2011, los piratas secuestraron a 736 rehenes y 32 buques. En octubre de 2016, esas cifras llegaron a cero, en parte gracias a las fuerzas navales internacionales que patrullan la zona y al embarque de guardias armados de seguridad privada en los buques mercantes en tránsito en la zona de riesgo.

Desde 2008, las Fuerzas de EU NAVFOR han evitado 136 actos de piratería. Además, han llevado a cabo y apoyado numerosas misiones de rescate de buques mercantes y de pesca, tanto locales como internacionales, en situación de peligro.

#### Armerías flotantes

El MSC 98, después de analizar una propuesta para elaborar un **proyecto de directrices sobre armerías flotantes**, invitó al Grupo de contacto sobre la piratería frente a las costas de Somalia (CGPCS) a estudiar en detalle la propuesta del documento MSC 98/15/2 (India), a través de su Foro Jurídico Virtual (FVL), y a presentar sus recomendaciones en el próximo periodo de sesiones del Comité.

La 20ª sesión plenaria del CGPCS se celebró en Mauricio del 5 al 7 de julio de 2017. En las decisiones de dicha reunión, se "reiteró la amenaza para la seguridad marítima que plantean las armerías flotantes no reguladas, tomó nota del documento presentado por la India 'Propuesta de proyecto de directrices sobre las armerías flotantes, para el Comité de seguridad marítima' a la OMI en junio de 2017 y se instó a la Organización para que tome medidas sobre este asunto lo antes posible".

**Anexo:** 4.1 Orientaciones provisionales sobre protección marítima en la zona meridional del mar Rojo y Bab al-Mandeb, elaboradas por ICS, BIMCO e INTERTANKO.

## 5. PORT STATE CONTROL

### 5.1. Resultados del PSC para buques de pabellón español

### 5.2. Campaña de inspección concentrada (CIC)

### 5.3. Otros asuntos relacionados con el PSC

### 5.1. Resultados del PSC para buques de pabellón español

#### Mantenimiento de la bandera española en la Lista Blanca del MOU de París

A principios de enero, ANAVE mantuvo una reunión en la DGMM y entre otros asuntos, los responsables de la Administración nos indicaron que, a la vista de los cálculos “conservadores” que habían llevado a cabo, en 2018 España continuará formando parte de la Lista Blanca de banderas del MOU de París, hecho que se ha ratificado en la reunión que las autoridades del MOU de París han llevado a cabo en el mes de mayo.

No obstante, según los datos de la DGMM, para mantenernos en dicha Lista, en este año sólo se puede producir 1 detención por cada 33 inspecciones. Teniendo en cuenta que en 2017 se produjeron 44 inspecciones (un 8,3% menos que en 2016), esto significa que el margen es muy pequeño y tan sólo se podría contabilizar 1 única detención durante todo el año 2018 para seguir en la Lista Blanca en 2019. Por ello, es fundamental que las empresas extremen sus precauciones al preparar las inspecciones para evitar que se produzcan detenciones.

En el último semestre de 2017, la permanencia de España en la Lista Blanca del MOU se vio muy comprometida debido al reducido número de inspecciones que se hicieron a nuestros buques y a la detención de 2 buques de navieras pequeñas, no miembros de ANAVE, que no operan habitualmente en tráficos internacionales. Prácticamente hasta el 31 de diciembre, se mantuvo la incertidumbre sobre nuestra continuidad dentro de la Lista. Aunque finalmente se ha conseguido la continuidad, la situación en 2018 sigue siendo compleja. Por ello, propusimos a la DGMM redactar una guía breve que incluyera, de forma clara y concisa, unas recomendaciones básicas dirigidas a facilitar a estas empresas y las tripulaciones de sus buques unos conocimientos básicos sobre el sistema de inspecciones del MOU de París. El 25 de enero, circulamos entre las empresas esta guía en dos versiones, español e inglés, una vez recibido el visto bueno de la DGMM. Se ha publicado también en el boletín mensual anave.es y hemos sugerido a la DGMM que se difunda entre las capitanías marítimas, ver **Anexo 5.1**.

#### España como Estado de bandera

En 2017 se efectuaron **44 inspecciones a 40 buques españoles diferentes**, un 8,3% menos que en 2016 (**48**) y un 31,25% menos que en 2015 (**64**). Se detectó alguna deficiencia en el 54,5% de las mismas, cifra ligeramente peor que la obtenida en 2016 (41,7%). Los inspectores de PSC detuvieron a **2 buques de pabellón español**, el 4,5% de los buques españoles inspeccionados.

| Año                                                             | 2013               | 2014               | 2015               | 2016               | 2017               |
|-----------------------------------------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| Nº inspecciones                                                 | 68                 | 61                 | 64                 | 48                 | 44                 |
| Nº buques distintos inspeccionados                              | 66                 | 52                 | 52                 | 45                 | 40                 |
| <b>Detenciones</b><br><b>(% detenciones sobre inspecciones)</b> | <b>3</b><br>(4,4%) | <b>2</b><br>(3,3%) | <b>2</b><br>(3,1%) | <b>1</b><br>(2,1%) | <b>2</b><br>(4,5%) |

El descenso del número de inspecciones a buques españoles en los años 2016 y 2017 trae como consecuencia que cada detención tenga un peso específico muy importante sobre el porcentaje de detenciones y, en consecuencia, sobre la clasificación en las listas. Por ello es fundamental extremar las precauciones al preparar las inspecciones para evitar que se produzcan nuevas detenciones. Por ello, la DGMM ha vuelto a revisar en marzo el régimen de inspecciones del “Plan Lista Blanca”, que se detalla en el **apartado 5.3** de este capítulo.

Este año 2018, hasta finales de **marzo** no se había producido **ninguna detención**, se ha reducido un 9,1% el número de inspecciones y también la media de deficiencias/inspección, pasando de 3,4 en 2017 a 2,9 (-13,8%) para el periodo enero-marzo. En la zona de socios de la web de ANAVE, están disponibles los informes actualizados del “Plan Lista Blanca” que nos envía mensualmente la DGMM.

|                                             | Enero – Marzo 2017 | Enero – Marzo 2018 | Variación (%)    |
|---------------------------------------------|--------------------|--------------------|------------------|
| Buques inspeccionados                       | 11                 | 10                 | -9,0% ↓          |
| Inspecciones                                | 11                 | 10                 | -9,1% ↓          |
| Inspecciones con deficiencias               | 10                 | 7                  | -30,0% ↓         |
| Porcentaje de inspecciones con deficiencias | 90,9%              | 70,0%              | -23,0% ↓         |
| Deficiencias                                | 37                 | 29                 | -21,6% ↓         |
| Promedio de deficiencias por inspección     | 3,4                | <b>2,9</b>         | <b>-13,8%</b> ↓  |
| Detenciones                                 | <b>2</b>           | <b>0</b>           | <b>-100,0%</b> ↓ |
| Detenciones/Inspección (%)                  | 18,2%              | 0,0%               | -100,0% ↓        |

Los países que han inspeccionado nuestros buques en lo que va de año son: Portugal (3), Francia y Reino Unido/Gibraltar (2 cada uno), Chipre, Bélgica y Noruega (1 cada uno). Según la información que nos facilita la DGMM, en marzo se efectuaron 7 inspecciones, (1 por Bélgica, 1 por Francia, 3 por Portugal y 2 por Reino Unido) a 7 buques individuales y no se produjo ninguna detención.

## 5.2. Campaña de Inspección Concentrada (CIC)

Entre los días 7 y 11 de mayo de 2018, el Comité del MOU de París sobre el Control del Estado rector del Puerto celebró su 51º periodo de sesiones en Cascaís (Portugal). El Comité ha aprobado su “Informe Anual de 2017”, que incluye la clasificación de los Estados de bandera en las Listas Blanca, Gris y Negra, que se publicará a principios de junio. El informe anual completo estará disponible a partir del mes de julio.

El número de buques a los que se ha denegado el acceso a la región del MOU de París después de múltiples detenciones ha aumentado de **20** en 2016 a **33** en 2017, y esta cifra es el triple de la que se produjo en 2015.

Anticipándose a la fecha de entrada en vigor del nuevo límite de azufre (0,5%) en los combustibles utilizados a bordo de los buques, a partir del 1 de enero de 2020, el MOU ha acordado poner en marcha, el **1 de enero de 2019**, una **campaña informativa** sobre este asunto y va a emitir una “**Carta de Advertencia**” para promover el cumplimiento oportuno de esta normativa. El Secretario General del MOU, Mr. Richard Schiferli, ha declarado que “*esta será una señal para que el transporte marítimo sepa que los inspectores de Port State Control se van a tomar muy en serio la aplicación del nuevo límite de azufre desde el primer día*”.

Es de esperar que este enfoque, aparentemente tan radical, del MOU de París, tenga en cuenta las Directrices que previsiblemente se van a adoptar en la OMI sobre el proceso de entrada en vigor del nuevo límite de contenido de azufre, que tendrán en cuenta la necesidad de una aplicación pragmática en las primeras semanas o meses.

Entre septiembre y noviembre de 2018, el MOU de París va a desarrollar una **CIC** sobre el cumplimiento de las reglas para prevenir la contaminación atmosférica **del Anexo VI del MARPOL**, que se concentrará en la comprobación de los requisitos sobre los límites de azufre en los combustibles marinos utilizados a bordo de los buques. El Comité también aprobó el **cuestionario de esta CIC**, que se llevará a cabo conjuntamente con el MOU de Tokio. El cuestionario de la CIC se publicará en agosto.

En 2017, las autoridades marítimas del MOU de París sobre el Control por el Estado rector del puerto (*Port State Control*, PSC) llevaron a cabo una Campaña de Inspección Concentrada (CIC) sobre el cumplimiento de las normas del Convenio SOLAS sobre la situación general de la seguridad de la navegación de los buques, y la competencia y familiarización de la tripulación involucrada en las operaciones de navegación. Aún no se disponen de los datos oficiales, pero la conclusión general de la CIC es que los resultados muestran una **buen cumplimiento general de los requisitos a bordo de los buques inspeccionados**, aunque la elaboración del **plan de viaje** sigue siendo un motivo de preocupación.

### 5.3. Otros asuntos relacionados con el PSC

#### Revisión del esquema de inspecciones del “Plan Lista Blanca” a buques nacionales con destino a puertos extranjeros

El 19 de marzo, la DGMM circuló la Instrucción de Servicio 01/2018 que refunde instrucciones y oficios de años anteriores del Plan de Inspecciones Lista Blanca a buques nacionales con destino a puertos extranjeros, ver **Anexo 5.3**.

Antes de publicarla, ANAVE recibió a consulta un borrador. Por entender que varios apartados introducían nuevos elementos de inspección que podrían suponer una dificultad adicional para las empresas nos reunimos con la DGMM y propusimos consensuar una redacción en sentido positivo y de aplicación más flexible.

Tras consultarlo con varias empresas afectadas enviamos nuestros comentarios a la DGMM, que se tuvieron en cuenta en la Instrucción de Servicio que finalmente se publicó y que aplica los siguientes criterios:

1. **Buque de pabellón español que solicite por primera vez el despacho a puerto extranjero:** antes del despacho se llevará a cabo una inspección del tipo y alcance “más detallada” o ampliada, que incluirá la comprobación de la lista de deficiencias señaladas como “motivo de detención” de la Instrucción de Servicio 01/2018 y todos aquellos puntos que el inspector considere que pueden suponer un motivo de detención.
2. **Buque de pabellón español que haya sido detenido o registre 5 o más deficiencias en una inspección MOU o del Plan Lista Blanca, o si registra 1 deficiencia en una inspección de Lista Blanca o de refrendo/renovación de certificados estatutarios que, a juicio del inspector, pueda ser motivo de detención en una inspección MOU:** para obtener el despacho a un puerto extranjero, se llevará a cabo obligatoriamente antes de su salida una inspección “más detallada” o ampliada, que incluirá como mínimo la comprobación de la lista de deficiencias que son motivo de detención según la Instrucción de Servicio 01/2018 y todos aquellos puntos que el inspector considere que pueden suponer un motivo de detención.

Una vez introducidos los datos de esta inspección en la aplicación del Plan Lista Blanca, se generará automáticamente una alerta en la aplicación de “Despacho” en la primera escala que dicho buque realice en un puerto español para que se lleve a cabo dicha inspección. Esta alerta automática se repetirá en las siguientes escalas del buque siempre que hayan transcurrido 3 meses desde la última inspección, durante un período de 12 meses. Si durante este período de seguimiento no se vuelven a producir las circunstancias que generaron la primera alerta, dejarán de generarse alertas sucesivas.

3. **Buques mercantes nacionales con GT < 500 o de más de 30 años de edad:** se van a inspeccionar cada vez que el buque solicite el despacho a un puerto extranjero. El tipo y alcance de esta inspección será “más detallada” o ampliada, en función del tipo de buque, según se define en el RD1737/2010. Dicha inspección incluirá la comprobación de la lista de deficiencias que son motivo de detención según la Instrucción de Servicio 01/2018 y todos aquellos puntos que el inspector considere que pueden suponer un motivo de detención.
4. **Buques de pabellón español que no tengan certificados internacionales y que, realizando viajes entre puertos españoles, naveguen por aguas de Portugal:** deben consultar el procedimiento a seguir a los Servicios Centrales de la DGMM.
5. **Buques con destino a Gibraltar:** deben cumplir los requisitos de los apartados anteriores. Siempre que sea posible, se intentará que los inspectores de la Capitanía Marítima de Algeciras den apoyo al buque durante las inspecciones de PSC en Gibraltar.
6. **Buques que no se encuentren en ninguno de los casos anteriores y soliciten el despacho a puerto extranjero:** si han transcurrido más de 3 meses desde la última inspección del Plan Lista Blanca, se comprobará si en los 3 meses siguientes al despacho, dicho buque entra en prioridad “PI” o “PII” según el RD 1737/2010. De ser así, se le efectuará, bajo el régimen del Plan Lista Blanca, un reconocimiento que será igual al que le corresponda al entrar en dicha prioridad.
7. **Buques que hayan registrado una deficiencia con código de acción 21 y código de deficiencia 15150 en una inspección MOU anterior y soliciten el despacho a puerto extranjero** (el código de deficiencia 15150 engloba deficiencias relacionadas con el Código ISM y el código de acción 21 exige a la compañía tomar medidas correctivas con respecto a dichas deficiencias): se comprobará si el plazo establecido de 3 meses para implantar las medidas correctivas se cumple antes de que el buque llegue a puerto extranjero. De ser así, se comprobará que se han llevado a cabo las medidas correctivas y se efectuará un reconocimiento igual al que le corresponde al buque cuando entra en prioridad “PII”. El buque deberá haber implementado las medidas correctivas como condición previa al despacho.
8. **Buques de pabellón español que soliciten la inspección de bandera para el refrendo o renovación de uno o varios de sus certificados, pero no de todos ellos:** dicha inspección se complementará con la comprobación de la lista de deficiencias que son motivo de detención según la Instrucción de Servicio 01/2018 y todos aquellos puntos que el inspector considere que pueden suponer un motivo de detención. No obstante, el inspector, de acuerdo con el armador, podrá posponer la inspección hasta el siguiente refrendo o renovación de los certificados, si se dan a la vez las siguientes condiciones:
  - Ha transcurrido menos de 1 año desde la última inspección del Plan Lista Blanca.
  - El buque no se encuentra en prioridad “PI” o “PII” del París MOU.
  - El buque no ha sido detenido en los últimos 24 meses.

9. **Buques de pabellón español que vayan a solicitar el despacho a puerto extranjero durante el fin de semana:** deberán notificarlo a la Capitanía Marítima con una antelación mínima de 72 horas, para permitir efectuar las actuaciones mencionadas en los puntos anteriores.
10. En las inspecciones se recordará a la tripulación cuestiones que han sido motivo de detención en los últimos años (ver listado en la propia Instrucción de Servicio 01/2018).
11. El **despacho** de un buque nacional a puerto extranjero **deberá contar con el visto bueno explícito, y por escrito, del Capitán Marítimo**, o en su ausencia, del técnico competente de la Capitanía designado por aquel, que verifique que se han cumplimentado las actuaciones previstas en el Plan Lista Blanca que le sean aplicables al buque. Esta autorización **también es necesaria para autorizar remolques de buques, pontonas y otros artefactos** que se encuentren registrados y certificados en España, siempre que el destino de dicho remolque sea un puerto extranjero.
12. **Todas las deficiencias deberán quedar subsanadas como condición previa al despacho.** Si son deficiencias de índole menor, a juicio del inspector, podrá conceder un plazo de subsanación en función de la prioridad del buque, la fecha de llegada a puerto extranjero y otros aspectos que considere.
13. Cualquier situación diferente, o excepción a los puntos anteriores deberá ser autorizada por los Servicios Centrales de la DGMM.
14. Si se produce a bordo un accidente/incidente, avería o se detecta algún defecto y el buque se encuentra o se dirige a un puerto extranjero, el capitán o el armador deben informar de ello inmediatamente al Estado de bandera, sociedad de clasificación y a las autoridades del Estado rector de dicho puerto. Además, el capitán debe conservar a bordo una copia de dichas comunicaciones para mostrarla al inspector MOU durante la inspección. Esta precaución debería impedir que se produjese una detención.

**Anexos:** 5.1 Guía de ANAVE para prevenir detenciones en inspecciones de PSC.

5.3 Instrucción de servicio 01/2018 sobre inspección de buques nacionales con destino a puertos extranjeros.

## 6. NORMATIVA ESPAÑOLA

### 6.1. Novedades normativas publicadas en el BOE

### 6.2. Otros asuntos relacionados con la normativa española

### 6.1. Novedades normativas publicadas en el BOE

Indicamos a continuación, cronológicamente, las principales novedades normativas relevantes publicadas en el BOE desde nuestro anterior informe y hasta el 21 de mayo 2018. Para facilitar su consulta, señalamos brevemente los asuntos de que tratan:

- Resolución de 15 de noviembre (BOE de 28 de noviembre), de la DGMM, por la que se convocan pruebas específicas para el reconocimiento de la capacitación profesional para prestar servicios portuarios de practica en los puertos de Marín y ría de Pontevedra, Sevilla, Motril, Alicante y Palma/Alcudia.
- Resolución de 11 de diciembre (BOE de 29 de diciembre), de la AP de Baleares, por la que se aprueba la Ordenanza portuaria en la que se establece la regulación de las velocidades máximas de navegación en las aguas del puerto de la Savina.
- Enmiendas al Anexo II del Convenio MARPOL, adoptadas mediante Resolución MEPC.270 (69). (BOE de 1 de enero).
- Enmiendas al Anexo del Protocolo de 1997 que enmienda el Convenio MARPOL, adoptadas mediante Resolución MEPC.271(69). Enmiendas a la regla 13 del Anexo VI sobre prescripciones de registro para el cumplimiento operacional de las zonas de control de las emisiones de NO<sub>x</sub> del nivel III). (BOE de 3 de enero).
- Enmiendas al Código Técnico relativo al control de las emisiones de óxidos de nitrógeno de los motores diésel marinos, adoptadas mediante Resolución MEPC.272(69), sobre las pruebas de los motores de gas y los motores de combustible mixto. (BOE de 3 de enero).
- Resolución de 21 de diciembre (BOE de 25 de enero), del Servicio Público de Empleo Estatal, por la que se publica el Catálogo de ocupaciones de difícil cobertura para el primer trimestre de 2018.
- Resolución de 12 de enero (BOE de 25 de enero), de la DGMM, por la que se convocan pruebas de conocimiento general para el reconocimiento de la capacitación profesional para prestar servicios portuarios de practica.
- Resolución de 26 de enero (BOE de 22 de febrero), de la DGMM, por la que se establece el procedimiento de homologación para impartir cursos de Formación básica y avanzada para capitanes, oficiales, marineros y otro personal a bordo de buques regidos por el Código IGF y la expedición de sus certificados de suficiencia.
- Resolución de 8 de febrero (BOE de 22 de febrero), de la DGMM, por la que se determinan las condiciones para la obtención del certificado de suficiencia en alto voltaje.
- Resolución de 12 de febrero (BOE de 23 de febrero), de la DGMM, por la que se convocan pruebas específicas para el reconocimiento de la capacitación profesional para prestar servicios portuarios de practica en los puertos de Bilbao, Marín y ría de Pontevedra, Huelva, Sevilla, Almería y Tarragona.

- Resolución de 19 de febrero (BOE de 2 de marzo), de la DGMM, por la que se convocan pruebas sobre conocimiento de la legislación marítima española para el año 2018 y se actualiza su contenido.
- Extracto de la Resolución de 5 de abril (BOE de 19 de abril), del ISM, por la que se convocan ayudas para la dotación de los botiquines de los que han de ir provistos los buques, convocatoria 2017.
- Resolución de 2 de abril (BOE de 20 de abril), del ISM, por la que se modifican los anexos de la Orden PRE/646/2004, por la que se establecen los contenidos mínimos de los programas de formación sanitaria específica y las condiciones para la expedición y homologación del certificado de formación sanitaria de los trabajadores del mar.
- Enmiendas de 2013 al Convenio Internacional sobre líneas de carga, adoptadas el 4 de diciembre de 2013 mediante las Resoluciones A.1082(28) y Resolución A.1083(28). (BOE de 24 de abril).
- Enmiendas de 2016 al Código Marítimo Internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG), adoptadas el 13 de mayo de 2016 mediante Resolución MSC.406(96). (BOE de 25 de abril).
- Enmiendas de 2016 al Código internacional sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros (Código ESP 2011), adoptadas el 19 de mayo de 2016 mediante Resolución MSC.405(96). (BOE de 26 de abril).
- Enmiendas de 2016 al Anexo del Convenio MARPOL, adoptadas el 28 de octubre de 2016 mediante Resolución MEPC.276(70). (BOE de 1 de mayo).
- Enmiendas de 2016 al Anexo del Convenio MARPOL (enmiendas al Anexo V), adoptadas el 28 de octubre de 2016 mediante Resolución MEPC.277(70). (BOE de 2 de mayo).
- Corrección de errores de las Enmiendas al Código Técnico relativo al control de las emisiones de óxidos de nitrógeno de los motores diésel marinos, adoptadas mediante Resolución MEPC.272(69). (Prueba de los motores de gas y los motores de combustible mixto). (BOE de 2 de mayo).
- Enmiendas de 2016 al Anexo del Protocolo de 1997 que enmienda el Anexo VI del Convenio MARPOL, adoptadas el 28 de octubre de 2016 mediante Resolución MEPC.278(70), sobre el sistema de recopilación de datos sobre el consumo de combustible de los buques. (BOE de 15 de mayo).
- Corrección de errores a las Enmiendas de 2014 al Código internacional sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros, 2011 (Código ESP 2011) adoptadas el 21 de noviembre de 2014 mediante Resolución MSC.381(94). (BOE de 17 de mayo).

### **Ordenanza sobre velocidades máximas en el puerto de la Savina**

En el BOE de 29 de diciembre se publicó una Resolución la AP de Baleares por la que se regulan las velocidades máximas de navegación de los buques y embarcaciones en las aguas del puerto de la Savina. Su ámbito de aplicación geográfica se limita a las zonas I (aguas interiores) y II (aguas exteriores) del puerto.

La velocidad máxima de navegación en la zona I y en el espejo de agua situado fuera de ella y al sur del paralelo coincidente con la luz verde del dique de abrigo exterior para cualquier tipo de buque y embarcación es de 6 nudos, o la velocidad mínima de gobierno.

En las derrotas de aproximación de los buques y embarcaciones a puerto, se establece una velocidad máxima de 15 nudos al cruzar el paralelo 38°44,4' N, que se deberá reducir progresivamente hasta 6 nudos como máximo a la altura del paralelo que coincide con la luz verde del dique de abrigo exterior, o la velocidad mínima de gobierno. También se deberán respetar dichas velocidades máximas durante las maniobras de salida de puerto, teniendo en cuenta las mismas referencias geográficas que se han indicado.

No obstante, los buques y embarcaciones no podrán navegar a velocidades que produzcan olas que puedan ocasionar daños a terceros o situaciones de peligro.

En aquellos casos excepcionales en los que la velocidad mínima de gobierno fuese superior a la velocidad de 6 nudos establecida, el capitán del buque o patrón de la embarcación deberá justificarlo ante la Dirección de la AP de Baleares cuando así se lo requiera y a través de un informe de la Capitanía Marítima de Ibiza/Formentera que lo acredite.

La Resolución también establece el régimen sancionador ante posibles infracciones de dicha Ordenanza.

## Practicaje

### Pruebas de conocimiento general para reconocer la capacitación profesional

El 25 de enero se publicó en el BOE una Resolución de la DGMM convocando pruebas de conocimiento general para reconocer la capacitación profesional para prestar servicios portuarios de practicae, que se celebraron en el mes de marzo. La superación de la misma es requisito necesario para presentarse posteriormente a las pruebas específicas en un puerto determinado.

Las solicitudes para participar en este tipo de pruebas se pueden presentar en la DGMM, Capitanías o Distritos Marítimos, o en los que lugares que indica el art. 38.4 de la Ley 30/1992, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, en el plazo de un mes a contar desde el día siguiente al de las publicaciones en el BOE de dichas resoluciones.

La Orden FOM/2417/2007 regula el reconocimiento de la capacitación profesional para la prestación de los servicios portuarios de practicae y establece la división de las pruebas en dos partes: la primera, que consta de una prueba de conocimiento general del nivel de inglés y legislación nacional e internacional, y la segunda, que son pruebas específicas en cada puerto sobre conocimientos del puerto y la resolución teórica de maniobras, que tiene lugar en el puerto que corresponda.

### Pruebas específicas para el reconocimiento de la capacitación profesional

El 28 de noviembre se publicó en el BOE la Resolución de la DGMM por la que se convocaban pruebas específicas para el reconocimiento de la capacitación profesional para prestar servicios portuarios de practicae, 1 plaza en cada puerto, en los puertos de **Marín** y ría de Pontevedra, **Sevilla**, **Motril**, **Alicante** y **Palma/Alcudia**. Las pruebas se celebraron en enero.

Posteriormente, el 23 de febrero se publicó otra Resolución en la que se convocaron pruebas específicas para prestar servicios de practicae, 1 plaza en cada uno de los siguientes puertos: **Marín** y ría de Pontevedra, **Huelva**, **Sevilla**, **Almería** y **Tarragona**, y 2 plazas en **Bilbao**. Las pruebas se celebraron en abril.

La redacción del art. 126 del Texto Refundido de la LPEMM establece que **no existe limitación en el número de candidatos que puedan superar las pruebas de habilitación como prácticos** y el art.75.2 modificado establece que, con carácter general, están exentos de utilizar el servicio de practica *“...aquellos buques cuya tripulación incluya un capitán que haya ejercido, incluso interinamente, como práctico en el puerto de que se trate, o bien haya superado las pruebas de habilitación teóricas y prácticas en dicho puerto”*.

Asimismo, dicho artículo establece, en su apartado 4.a)1º, que corresponderá a la Administración marítima: *“la realización de las pruebas necesarias para habilitar como práctico de puerto a los aspirantes que reúnan las condiciones y titulaciones profesionales requeridas legalmente, sin que exista limitación en el número de candidatos que puedan superar las pruebas”*.

#### Resoluciones de la DGMM relacionadas con las enmiendas de Manila al Convenio STCW

El 22 de febrero, se publicaron en el BOE dos Resoluciones de la DGMM relacionadas con las enmiendas de Manila al Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (Convenio STCW), ver **Anexo 6.1.1** y **Anexo 6.1.2**, y que tratan sobre los siguientes asuntos:

##### Certificado de suficiencia en Alto Voltaje

Esta Resolución se comenzó a aplicar al día siguiente de su publicación en el BOE.

Las enmiendas de Manila al Convenio STCW introdujeron **nuevos requisitos de formación** para la operación y gestión de dispositivos eléctricos que trabajan con alto voltaje y que forman parte de las funciones de los títulos de competencia para los **jefes de máquinas, oficiales de máquinas y oficiales electrotécnicos**.

Esto significa que los jefes de máquinas, oficiales de máquinas y oficiales electrotécnicos de buques que cuentan con sistemas de alto voltaje y cuya formación es anterior a la entrada en vigor de las enmiendas de Manila, deben actualizar dicha formación o demostrar que poseen conocimientos sobre alto voltaje para que la DGMM les expida el **Certificado de suficiencia de Alto Voltaje**. Este Certificado **no tiene caducidad**.

A estos efectos, se considera como sistema de alto voltaje aquel que genera, transforma o distribuye corriente eléctrica a una tensión de 1.000 V o superior. No se incluyen aquellos sistemas en los que el alto voltaje se utiliza localmente, por ejemplo: sistemas de encendido, transmisión de radio, radar y otros equipos de navegación.

La Resolución incluye un apartado sobre **“Limitaciones”** que establece un plazo de **24 meses** a partir de la fecha de su publicación, para que los jefes y oficiales de máquinas obtengan el correspondiente Certificado de suficiencia de Alto Voltaje. Una vez transcurrido este plazo, si no disponen del Certificado, en el momento de revalidar sus tarjetas profesionales, **se incluirá en la tarjeta una limitación para el servicio en buques equipados con sistemas de alto voltaje**, de modo que **sólo podrán navegar en buques que no estén provistos de sistemas de alto voltaje**.

Los requisitos para obtener el Certificado de suficiencia de Alto Voltaje son:

- Disponer de un **título académico** conducente a la obtención de un título profesional de la marina mercante o disponer de la **tarjeta profesional** de jefe de máquinas, oficial de máquinas de primera o segunda, mecánico naval mayor, mecánico naval u oficial electrotécnico.

- **Acreditar la formación** en la competencia en Alto Voltaje establecida en los cuadros de las secciones A-III/1, A-III/2 y A-III/6 del Código de Formación del Convenio STCW, que se desarrolla en el Anexo I de la Resolución. Esta acreditación se puede demostrar mediante una de las siguientes vías:
  - Certificado de haber superado el curso homologado por la DGMM en un centro público o privado.
  - Certificado expedido por los **centros públicos de formación marítima** que certifique que se han superados las materias relacionadas con este certificado.
- La **formación** en alto voltaje se efectuará por medio de **cursos presenciales**, de **40 horas** de duración (24 de teoría y 16 de prácticas). No obstante, el apartado Octavo de la Resolución establece que la **DGMM podrá reconocer los cursos de formación sobre alto voltaje, realizados con anterioridad a la entrada en vigor de la Resolución.**

Sobre este asunto, detectamos un error en el apartado Octavo “Cursos de formación realizados con anterioridad a esta Resolución”, ya que se hacía referencia a una disposición adicional cuarta que no se incluía en la Resolución. La DGMM nos confirmó que efectivamente se trataba de un error de redacción y que tenían previsto enviar una corrección al BOE para su modificación.

Aunque son los propios tripulantes los que deben solicitar este nuevo Certificado de Alto Voltaje, ANAVE **recomendó a las empresas que tuvieran en cuenta este asunto para evitar posibles limitaciones en las atribuciones de su personal en el futuro.**

**Código IGF: procedimiento de homologación para impartir cursos de formación básica y avanzada y expedición de los Certificados de suficiencia**

Esta Resolución complementa la Resolución de la DGMM de 21 de septiembre de 2016, que establece el alcance y las condiciones para obtener el Certificado de suficiencia en formación básica y avanzada para capitanes, oficiales y marineros de buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación (Código IGF).

La primera parte de esta norma va dirigida a los **centros que quieran homologarse** para impartir este tipo de formación y desarrolla el procedimiento para obtener dicha homologación, así como los requisitos que debe reunir el curso.

Según la Resolución de 21 de septiembre de 2016, deben disponer del Certificado de suficiencia en **formación básica** la gente de mar encargada de cometidos específicos de seguridad vinculados a las precauciones que se deben tener en cuenta con el combustible a bordo de los buques regidos por el Código IGF, su utilización, o respuesta en caso de emergencia. Se va a exigir el Certificado de suficiencia en **formación avanzada** a los **capitanes, oficiales de máquinas y toda persona directamente responsable** de las precauciones y utilización de combustibles, y de los sistemas de combustible de los buques regidos por el Código IGF.

El apartado Noveno de la Resolución incluye la **documentación que debe presentar el interesado** para obtener los Certificados de suficiencia:

**Formación básica para buques regidos por el Código IGF:**

- a. Solicitud normalizada.
- b. Consentimiento expreso del interesado para que sus datos de identidad puedan ser consultados o, en su defecto, una fotocopia del DNI, NIE o pasaporte, en vigor.
- c. Pago de la tasa vigente sobre la emisión de certificados de especialidad.

- d. Tener aprobado el **curso de formación básica para obtener el certificado**. Para este requisito no será necesario aportar documentación, ya que será comprobado de oficio por la administración marítima, en el momento de la tramitación.

#### **Formación avanzada para buques regidos por el Código IGF:**

- a. Solicitud normalizada.
- b. Consentimiento expreso del interesado para que sus datos de identidad puedan ser consultados o en su defecto, una fotocopia del DNI, NIE o pasaporte, en vigor.
- c. Pago de la tasa vigente sobre la emisión de certificados de especialidad.
- d. Tener expedido el Certificado de suficiencia en formación básica para los buques regidos por el Código IGF.
- e. Tener aprobado el **curso de formación avanzada para obtener el certificado**. Para este requisito no será necesario aportar documentación, ya que será comprobado de oficio por la administración marítima, en el momento de la tramitación.
- f. Haber realizado un **periodo de embarque aprobado** de al menos **1 mes** en el que se hayan efectuado un mínimo de **3 operaciones de toma de combustible** a bordo de buques regidos por el Código IGF. Se podrán sustituir 2 de las 3 operaciones de toma de combustible por formación aprobada con simulador en operaciones de toma de combustible. Para acreditar esta experiencia se utilizará el certificado de empresa de acuerdo al modelo oficial del Anexo II que se incluye en la Resolución.

La Resolución establece que para obtener el Certificado de formación avanzada se debe llevar a cabo un periodo de embarque aprobado de al menos 1 mes en el que se hayan efectuado un mínimo de 3 operaciones de toma de combustible a bordo de buques regidos por el Código IGF o bien se pueden sustituir 2 de las 3 operaciones por formación aprobada con simulador. Sin embargo, actualmente no hay disponibles buques de estas características en los que se pueda embarcar para cumplir el periodo de embarque exigido, que es un requisito necesario para obtener dicho certificado.

Al entender que los requisitos incluidos en la Resolución son muy restrictivos, dada la práctica inexistencia de buques a los que se aplique el código IGF (que utilicen GNL como combustible), consultamos con el Área de Formación de la DGMM si tenían previsto algún procedimiento para facilitar que esta norma se pueda cumplir en la práctica. Se nos respondió, de manera oficiosa, que los procedimientos o vías existentes para obtener el **Certificado de formación avanzada en relación con el Código IGF** son los que autoriza el Convenio STCW y que se indican a continuación y que, por el momento, no hay posibilidad de obtenerlos de otra manera. No se van a aceptar las prácticas en tierra, que habíamos propuesto como solución transitoria hasta que se disponga de buques de estas características.

Los tripulantes de buques regidos por el Código IGF podrán embarcar en dichos buques sin los Certificados de formación básica y avanzada, pero no podrán tomar parte en los trabajos relacionados con GNL u otros combustibles de bajo punto de inflamación, para los que habilitan dichos certificados.

Existen 2 procedimientos reconocidos para obtener el Certificado de formación avanzada para el personal de los buques regidos por el Código IGF:

### **Procedimiento 1:**

En el párrafo 4 de la exposición de motivos de la resolución MSC.396(95), adoptada el 11 de junio de 2015, se insta a los Estados Parte a tomar nota de que, ante la falta de buques regidos por el Código IGF en la fecha de entrada en vigor de la resolución, el 1 de enero de 2017, **acepten la experiencia adquirida a bordo de buques** conforme a las “Directrices provisionales sobre la seguridad de las instalaciones de motores de gas natural en los buques”, adoptadas el 1 de junio de 2009 mediante la resolución MSC.285(86). El capítulo 8 de las Directrices describe las **prescripciones operacionales y de formación** relacionada con el uso del gas y clasifica dicha formación en las siguientes Categorías:

- A: Formación básica para la tripulación de seguridad básica;
- B: Formación complementaria para los oficiales de puente; y
- C: Formación complementaria para los oficiales de máquinas.

El párrafo 9 de la regla V/3 y el párrafo 2.2 de la Sección A-V/3 de la citada resolución MSC.396(95) prevén el **reconocimiento de una formación avanzada previa** que el Convenio STCW y su Código exigen a los capitanes, oficiales y subalternos de los buques regidos por el Código IGF.

### **Procedimiento 2:**

Habiendo concluido de manera satisfactoria la **formación avanzada aprobada y un periodo de embarque aprobado de al menos 1 mes** en el que se haya efectuado un mínimo de 3 operaciones de toma de combustible a bordo de buques regidos por el Código IGF, según se establece en el párrafo 8 de la regla V/3 y en el párrafo 2, subpárrafos 1.1 y 1.2 de la Sección A-V/3 de la resolución MSC.396(95). Se podrán sustituir 2 de las 3 operaciones de toma de combustible por formación aprobada con simulador en operaciones de toma de combustible (nos han indicado que existe uno homologado en el Centro Jovellanos).

### **Conclusión:**

A la vista de lo anterior y teniendo en cuenta el marco normativo y la Resolución de 21 de septiembre de 2016 de la DGMM, se entiende que tendrán derecho, previa solicitud, a obtener el Certificado de especialidad en formación avanzada para prestar servicio en los buques regidos por el Código IGF, los tripulantes que cumplan los requisitos incluidos en alguno de los 2 procedimientos.

El **procedimiento 1** se puede cumplir de 2 maneras:

#### **Opción A:**

Cumpliendo los **3 requisitos siguientes** de formación y experiencia:

1. Disponer de un **Certificado de formación básica** para operaciones de carga en buques tanque para el transporte de gas licuado; o certificado básico para los buques regidos por el Código IGF.
2. Disponer de un **Certificado de formación avanzada** para operaciones de carga en buques tanque para el transporte de gas licuado.
3. **Cumplir los requisitos respecto de la experiencia** en una de las siguientes formas: “a” o “b+c”:

- a) Haber realizado un periodo de embarque aprobado de al menos 1 mes en el que se haya efectuado un mínimo de 3 operaciones de toma de combustible a bordo de buques regidos por el Código IGF; o
- b) Haber participado en la realización de 3 operaciones de carga a bordo del buque tanque para el transporte de gas licuado; y
- c) Haber realizado un periodo de embarque de 3 meses en los 5 años anteriores a bordo de:
  - 1. buques regidos por el Código IGF;
  - 2. buques tanque que transporten como carga combustibles a los que se refiere el Código IGF; o
  - 3. buques que utilicen como combustible gases o combustibles de bajo punto de inflamación.

#### **Opción B:**

Superar una formación que cumpla la Resolución MSC.285(86), en este caso una Formación de tipo “a” y “b” o “a” y “c”, según su caso (párrafo 8.1.1 de la MSC.285). Dicho párrafo 8.1.1 establece que: *“en los **buques de carga o de pasaje con motores de gas, toda la tripulación que interviene en las operaciones** debería contar con la **formación necesaria** en los aspectos de seguridad, funcionamiento y mantenimiento relacionados con los sistemas de gas **antes de comenzar a trabajar a bordo**”*.

Esta formación se acreditará mediante un **Certificado de la empresa** responsable de la explotación del buque regido por el Código IGF acreditativa de que se ha alcanzado el nivel de competencia exigido, así como un **Certificado de un centro de formación** de reconocido prestigio internacional y aceptado por otros Estados Parte de la OMI acreditando dicha formación.

#### **Procedimiento 2:**

Todo aspirante a un Título de Formación Avanzada para prestar servicio en los buques regidos por el Código IGF deberá:

- 1. Disponer del **Certificado de suficiencia en formación básica** para los buques regidos por el Código IGF.
- 2. Tener aprobado el **Curso de formación avanzada** para prestar servicio en los buques regidos por el Código IGF y satisfacer la norma de competencia del párrafo 2 de la sección A-V/3 del Código de formación; y
- 3. Haber realizado un **periodo de embarco aprobado** de al menos **1 mes** en el que se haya efectuado un mínimo de **3 operaciones de toma de combustible** a bordo de buques regidos por el Código IGF. Como parte de la formación indicada en el párrafo 2 *supra*, **podrán sustituirse 2 de las 3 operaciones** de toma de combustible por **formación aprobada con simulador en operaciones de toma de combustible**.

#### **Pruebas de conocimiento de legislación marítima española para 2018**

El 2 de marzo se publicó en el BOE la Resolución de la DGMM, por la que se convocan pruebas sobre conocimiento de la legislación marítima española para el año 2018, y se actualiza su contenido. La superación de estas pruebas será exigible para el reconocimiento:

- De los títulos profesionales expedidos por otros Estados parte del Convenio STCW 78/95, que habiliten para ejercer de Capitán o de 1<sup>er</sup> Oficial de Puente, y de Jefe o 1<sup>er</sup> Oficial de Máquinas, según establece el RD 973/2009, que regula las titulaciones profesionales de la marina mercante, modificado por los RD 80/2014 y 938/2014.
- De los títulos profesionales con atribuciones para ejercer de Capitán o 1<sup>er</sup> Oficial de Puente y como Jefe o 1<sup>er</sup> Oficial de Máquinas, en buques nacionales, obtenidos por ciudadanos del Espacio Económico Europeo (EEE) que no tengan nacionalidad española, y expedidos por un Estado miembro del EEE, según establece el citado RD 973/2009.

La Resolución establece, asimismo, que podrán participar en estas pruebas:

- Los nacionales de los países del Espacio Económico Europeo (EEE) listados, con titulación profesional obtenida en alguno de ellos.
- Los ciudadanos españoles y los ciudadanos de Suiza que posean las citadas titulaciones expedidas, igualmente, en cualquier país del EEE.
- Los ciudadanos españoles que hayan obtenido la titulación profesional en las Repúblicas de México, Argentina, Chile, Perú, Cuba, Ecuador, Uruguay, Ghana, Egipto y Georgia.

Finalmente, el procedimiento a seguir se recoge en los propios Anexos de la Resolución:

- Anexo I: Solicitud para presentarse a la prueba sobre conocimiento de la legislación marítima española, que se entregará en la DGMM, en cualquier Capitanía Marítima, o bien en los lugares indicados en el artículo 38.4 de la Ley 30/1992 de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y de Procedimiento Administrativo Común.
- Anexo II: Fechas de celebración de las pruebas:

#### Marzo:

- Inicio de matrícula: a partir del día siguiente a su publicación en el BOE (3 de marzo de 2018).
- Cierre de matrícula: 14 de marzo de 2018.
- Inicio de exámenes a partir de: 3 de abril de 2018.

#### Junio:

- Inicio de matrícula: 17 de abril de 2018.
- Cierre de matrícula: 17 de mayo de 2018.
- Inicio de exámenes a partir de: 5 de junio de 2018.

#### Noviembre:

- Inicio de matrícula: 18 de septiembre de 2018.
- Cierre de matrícula: 18 de octubre de 2018.
- Inicio de exámenes a partir de: 13 de noviembre de 2018.
- Anexo III: Tribunal calificador.
- Anexo IV: Materias objeto del examen actualizadas.

## Convocatoria ayudas del ISM para dotación de botiquines de los buques

El 19 de abril se publicó en el BOE un extracto de la convocatoria anual de ayudas para subvencionar los gastos efectuados entre el 1 de enero y 31 de diciembre de 2017 en la dotación inicial y reposición de fármacos y material sanitario de los botiquines de los buques de pabellón español con un importe máximo de 500.000 euros.

El ámbito de aplicación, contenido, redacción de la convocatoria y documentación a presentar por las empresas se mantuvieron iguales a la convocatoria del año anterior y se fijó la fecha de **19 de mayo de 2018** como tope para que las empresas presentaran sus solicitudes.

La cuantía de las ayudas se establece en función del botiquín reglamentario que corresponde a cada categoría de buque y la dotación específica para cada tipo de botiquín teniendo en cuenta el número de tripulantes enrolados a bordo. En ambos tipos de ayudas, dotación inicial y reposición, el importe de la subvención alcanzará:

- Botiquín A: el 65% del coste real de los fármacos que componen el botiquín reglamentario financiados por el Sistema Nacional de Salud, y del material sanitario del Anexo I de la Resolución.
- Botiquín B: el 70% en las mismas condiciones anteriores.
- Botiquín C: el 90% en las mismas condiciones anteriores.
- Botiquín de balsa de salvamento: el 90% del coste real del botiquín.
- Botiquín de antidotos generales: el 65% del coste real de los fármacos financiados por el Sistema Nacional de Salud.

Pueden solicitar las subvenciones los “empresarios” de embarcaciones debidamente registradas o abanderadas en España, de acuerdo con el RD Legislativo 2/2011 (texto refundido de la Ley de Puertos y de la Marina Mercante), que realicen navegación marítima o pesquera, con exclusión de:

- La navegación fluvial.
- Los buques de guerra.
- Las embarcaciones de recreo utilizadas para fines no comerciales que no dispongan de una tripulación profesional, y
- Los remolcadores que naveguen en la zona portuaria.

De acuerdo con el art. 3 de la Orden PRE/3598/2003, de 18 de diciembre, por la que se desarrolla el RD 258/1999, en materia de revisión de los botiquines de los que han de ir provistos los buques, se entiende por “empresario” el armador o empresa naviera o pesquera registrada como propietaria de un buque, salvo si el buque ha sido fletado con la cesión de la gestión náutica o es gestionado, total o parcialmente, por una persona física o jurídica que no sea el propietario registrado, con arreglo a los términos de un acuerdo de gestión; en este caso, será considerado eventualmente como empresario el fletador con gestión náutica o la persona física o jurídica que efectúa la gestión del buque.

Según el apartado décimo de la resolución, se podrá hacer:

- En papel, en las direcciones provinciales o locales del Instituto Social de la Marina donde el buque, para cuyo botiquín se solicite la ayuda, tenga asignado el código de cuenta de cotización.
- A través de la sede electrónica de la Secretaría de Estado de la Seguridad Social: <https://sede.seg-social.gob.es>

El registro electrónico emitirá un recibo de la presentación, consistente en una copia autenticada del escrito, solicitud, comunicación o documento de que se trate, en el que constarán los datos proporcionados por el interesado, con indicación de la fecha y hora en que tal presentación se produjo en él y una clave de identificación de la transmisión.

### Enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL: sistema de recopilación de datos sobre el consumo de combustible de los buques

El 15 de mayo, se publicaron en el BOE las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL que modifican varias reglas del sistema de recopilación de datos sobre el consumo de combustible de los buques, ver **Anexo 6.1.3**. Dichas enmiendas se publicaron mediante la Resolución MEPC.278(70) de la OMI, de las que informamos en el Informe sobre Seguridad y Medio Ambiente de mayo de 2017 y se explican en detalle en el apartado 2.2. dedicado al Convenio MARPOL. A modo de recordatorio, las modificaciones principales que se han introducido afectan a las siguientes reglas:

- Regla **6**: Expedición o refrendo de los certificados y declaraciones de cumplimiento sobre la notificación del consumo de combustible: Declaración de cumplimiento-Notificación del consumo de combustible.
- Regla **8**: Modelos de los certificados y declaraciones de cumplimiento sobre la notificación del consumo de combustible.
- Regla **9**: Duración y validez de los certificados y declaraciones de cumplimiento sobre la notificación del consumo de combustible.
- Regla **22**: Plan de gestión de la eficiencia energética del buque (SEEMP): a más tardar el **31 de diciembre de 2018**, en el caso de un buque de **arqueo bruto igual o superior a 5.000**, el **SEEMP** incluirá una **descripción de la metodología** que se utilizará **para recopilar los datos** prescritos por la regla 22A.1 y los **procesos** que se utilizarán para notificar los datos a la Administración del buque.
- Regla **22A**: Recopilación y notificación de los datos sobre el consumo de combustible del buque: a partir de **2019**, todo buque de **arqueo bruto igual o superior a 5.000** **recopilará los datos que se especifican en el apéndice IX**, para ese año civil y todo año civil posterior, o parte de un año civil, de acuerdo con la metodología incluida en el SEEMP.
- Se ha añadido un nuevo **Apéndice IX**, que incluye la información que se debe presentar a la base de datos de la OMI sobre el consumo de combustible de los buques.
- Se ha añadido un nuevo **Apéndice X**, que incluye el “Modelo de declaración de cumplimiento-Notificación del consumo de combustible” (de este asunto sobre la actualización de la Parte II del SEEMP se trata en el apartado 2.2. dedicado al Convenio MARPOL).

- Anexos:**
- 6.1.1 Resolución de 8 de febrero, de la DGMM, por la que se determinan las condiciones para la obtención del certificado de suficiencia en alto voltaje.
  - 6.1.2 Resolución de 26 de enero, de la DGMM, por la que se establece el procedimiento de homologación para impartir cursos de Formación básica y avanzada para capitanes, oficiales, marineros y otro personal a bordo de buques regidos por el Código IGF y la expedición de sus certificados de suficiencia.
  - 6.1.3 Enmiendas de 2016 al Anexo del Protocolo de 1997 que enmienda el Anexo VI del Convenio MARPOL, adoptadas el 28 de octubre de mediante Resolución MEPC.278(70), sobre el sistema de recopilación de datos sobre el consumo de combustible de los buques.

## 6.2. Otros asuntos relacionados con la normativa española

### Inspección sanitaria de buques amarrados a dispositivos flotantes

El 30 de octubre, una empresa asociada solicitó la inspección de los botiquines de uno de sus buques para renovar los certificados correspondientes a los servicios de Sanidad Marítima del ISM del puerto de Huelva. Los inspectores denegaron la solicitud alegando razones de seguridad laboral para embarcar en buques que descargan a dispositivos flotantes (monoboyas), repitiéndose la misma situación que en el pasado había ocurrido con Sanidad Exterior para renovar el “Certificado de Control de la Sanidad a Bordo” y que, tras muchos años de gestiones, entendíamos que se había resuelto el verano pasado.

En contacto con la Subdirección General de Acción Social Marítima del ISM, recordamos que la no disponibilidad de este certificado renovado en un puerto extranjero es motivo de sanciones por las autoridades sanitarias, ya que la empresa no puede justificar la no renovación en la última escala en España, país firmante del acuerdo de la OMS y por tanto emisor de dicho certificado. También informamos de que los inspectores del Servicio de Sanidad Marítima del ISM de Algeciras y de otros departamentos de la Administración, como la DGMM, la Inspección de Trabajo y Seguridad Social y recientemente Sanidad Exterior no planteaban ninguna objeción para acceder a buques fondeados o amarrados a monoboyas y llevaban a cabo sus inspecciones en los mismos con toda normalidad.

Gracias a las gestiones que se llevaron a cabo desde ANAVE, el ISM y la propia compañía afectada, **se consiguió desbloquear esta situación y el buque fue finalmente inspeccionado.**

### RD sobre pesaje obligatorio (verificación de la masa bruta) de los contenedores

El 7 de noviembre, la DGMM nos remitió a consulta un proyecto de RD que aprobaría el Reglamento sobre verificación de la masa bruta de los contenedores y sustituiría a la Resolución de la DGMM de 15 de junio de 2016 (BOE de 30 de junio) sobre la verificación de la masa bruta de los contenedores. En relación con la misma, los principales cambios que se proponen son:

- Ampliar el ámbito de aplicación a la navegación interior y de cabotaje.
- Eliminar la excepción vigente aplicable a los contenedores transportados sobre un chasis o en un remolque cuando dichos contenedores sean conducidos a o desde un buque de transbordo rodado que efectúe viajes internacionales cortos.
- Añadir dos nuevos capítulos sobre infracciones y sanciones, y sobre la inspección y control.

En nuestras alegaciones **razonamos que resulta aconsejable mantener la exención a los buques ro-ro en tráficos internacionales cortos**, dado que:

- El porcentaje de contenedores marinos que se embarcan en estos tráficos y buques respecto del total de unidades ro-ro embarcadas suele ser muy bajo, del orden del 10% o 15% en la mayor parte de los casos.
- En estos buques no se elabora un “plano de estiba”, sino que, tanto los vehículos autopropulsados como la carga sobre semirremolques acceden a la bodega en el orden en que se van presentando en el muelle.
- En muchos casos, estos buques no cargan o descargan desde/hacia una terminal ro-ro como tal, sino desde un punto de embarque dispuesto en un muelle sin otras instalaciones, por lo

que con frecuencia no se dispone in-situ de medios para la verificación de la masa de los contenedores.

Por tanto, imponer la obligación de verificar la masa bruta no aportaría una información relevante para la seguridad, ya que se dispondría de la misma sólo en un número muy limitado de unidades y, en todo caso, no influiría en la disposición de estiba de la carga. Además, los condicionantes de estabilidad de los buques de carga rodada son muy diferentes de los buques portacontenedores o de carga general, ya que no se estiba mercancía en altura significativa por encima de la cubierta de intemperie.

El 21 de noviembre, ANAVE se reunió con representantes de la Administración para tratar este asunto, y en dicha reunión nos comunicaron que la DGMM era favorable a nuestros argumentos, ya que parece lógico que si se trata sólo de un porcentaje de la carga tan pequeño no aporta ningún valor el obligar a pesar un porcentaje de la carga y no obligar a pesarla toda. La DGMM tiene previsto mantener esta exención en el nuevo RD, que aún no ha sido publicado, tal y como estaba redactada en el SOLAS. La Asociación de TMCD (SPC-Spain) y algunos de sus miembros a título individual informaron a la DGMM en el mismo sentido que ANAVE.

### Proyecto de modificación del RD 877/2011 sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques

El 15 de noviembre la Subdirección General de Normativa Marítima y Cooperación Internacional de la DGMM nos remitió para informe un Proyecto de RD, por el que se modifica el RD 877/2011, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de la Administración marítima.

Este proyecto modifica la redacción de varios apartados del art. 6 del RD 877/2011 que trata sobre los **casos en los que se permite a las organizaciones autorizadas efectuar reconocimientos de buques en nombre de la Administración marítima**. En esencia se proponen las siguientes modificaciones:

- **6.1.e):** Hasta ahora, este artículo permite la delegación cuando el buque **hace escala en puerto español en vísperas de festivo o días feriados** y necesita prorrogar el plazo de validez de un certificado obligatorio por aproximarse la fecha de su caducidad. La nueva redacción propone que **se permita la delegación** cuando el buque recale **en puerto español en días inhábiles o fuera del horario de trabajo de los servicios de inspección de la Capitanía Marítima**. También, de forma **excepcional** cuando por causas distintas a las anteriores los reconocimientos no puedan ser prestados por los servicios de inspección de la Capitanía Marítima. Entendemos que esta aplicación es más amplia y flexible y supone un paso adelante.
- **6.2.b):** El RD actual sólo hace referencia a la **emisión de un nuevo certificado o certificados**. El proyecto de RD **incluye también el refrendo de una revisión anual o intermedia**. Al igual que en el apartado anterior, se amplían las posibilidades de delegación de las organizaciones de inspección.
- Apartado **6.2.c):** Según el texto actual, una vez efectuado el reconocimiento, la organización reconocida debe **facilitar por escrito su informe al capitán y a la compañía y solicitar a la DGMM que expida un documento acreditativo** de haber superado con éxito un reconocimiento de las partes afectadas en caso de avería o siniestro. La nueva redacción que se propone elimina la frase *“de las partes afectadas en caso de avería o siniestro”*, quedando una redacción más genérica: *“la expedición de un documento acreditativo de haber superado con éxito un reconocimiento”*.

- Se ha añadido una **nueva Disposición adicional sexta** sobre la autorización de organizaciones respecto de otros Convenios Internacionales: establece que la DGMM podrá autorizar a organizaciones reconocidas en virtud del RD 877/2011 a llevar a cabo “**actuaciones materiales de inspección, así como la emisión o renovación de los certificados exigidos por cualquier Convenio internacional sobre seguridad en el mar y contaminación marítima que prevea la posibilidad de tal delegación de funciones**”.

ANAVE valoró positivamente el proyecto de modificación del RD que supondría un paso adelante en un asunto que ANAVE llevaba pidiendo a la Administración desde hace mucho tiempo y que es de competencia exclusiva del ministerio de Fomento.

No obstante, en las alegaciones que enviamos a la DGMM, propusimos una redacción más abierta que haga más flexible el sistema y permita optimizar todo el conjunto de la actividad inspectora. En particular, previa consulta a algunas empresas asociadas, propusimos que las inspecciones que hagan las SC para los certificados de clase se puedan aprovechar y sincronizar con los certificados estatutarios, para evitar duplicar el número de inspecciones que se llevan a cabo a bordo de los buques.

En el momento de redacción de este informe todavía no se había aprobado el texto definitivo.

#### Nuevo modelo del Libro registro de basuras a bordo de los buques

El 26 de enero, la DGMM nos consultó un modelo actualizado de Libro registro de basuras que todos los buques deben disponer y cumplimentar a bordo, en virtud del Anexo V del Convenio MARPOL. La nueva redacción introduce las enmiendas de 2016 aprobadas mediante la Resolución MEPC.277(70), que entraron en vigor el 1 de marzo de 2018.

Tras analizarlo, comprobamos que su contenido se ajustaba a los nuevos requisitos de la OMI. No obstante, debido a un retraso en el servicio de publicaciones del Ministerio de Fomento, el nuevo libro no estaba disponible para su venta en los días previos a esa fecha. Para evitar problemas en las inspecciones de Port State Control y Plan Lista Blanca, la DGMM recomendó a las empresas imprimir el modelo de Libro registro de basuras y utilizar dichas hojas como libro oficial para cubrir el tiempo que transcurriera entre el 1 de marzo y la fecha de recepción a bordo del libro oficial.

El 28 de febrero, la DGMM nos indicó que el servicio de publicaciones del Ministerio de Fomento ya disponía para su venta del nuevo Libro registro de basuras. Informamos a las empresas de que, según instrucciones de la DGMM, debían transcribir las anotaciones hechas en las hojas impresas.

#### Proyecto de Resolución sobre el Certificado de gestión, liderazgo y trabajo en equipo

El 21 de marzo, la DGMM nos consultó un borrador de Resolución que regula las condiciones para obtener el Certificado de suficiencia en gestión, liderazgo y trabajo en equipo que tienen que poseer los capitanes y oficiales de puente y de máquinas y electrotécnicos, conforme al Código de Formación del Convenio STCW.

Una vez analizado, comprobamos que no incluía cambios significativos con otro borrador que nos consultaron el año pasado sobre esta misma materia y cuyas observaciones enviamos el 23 de enero de 2017. Hemos solicitado a la DGMM que en la Resolución definitiva se incluya:

- Una fecha o periodo transitorio a partir del cual los capitanes, jefes de máquinas y oficiales deben disponer del Certificado de liderazgo y trabajo en equipo, que no se especifica en el borrador.
- En relación con los cursos de formación hechos con anterioridad a la publicación de la Resolución, que la prueba documental que confirme que el curso se ha llevado a cabo sea igualmente válida independientemente de que el curso se haya efectuado en un centro público o privado.

En el momento de redacción de este informe todavía no se había aprobado el texto definitivo.

### Colaboración con la Armada para participar en el ejercicio MARSEC-18

Entre los días 14 a 25 de mayo de 2018, se está desarrollando la decimotercera edición del Ejercicio “MARSEC”, que es un ejercicio marítimo avanzado, coordinado por la Armada Española, que concentra los esfuerzos de varios organismos y agencias civiles y militares, para lograr el objetivo común de salvaguardar los intereses nacionales en los distintos espacios marítimos.

Como en años anteriores, los responsables del Centro de Operaciones y Vigilancia de Acción Marítima (COVAM) de la Armada nos informaron sobre el ejercicio MARSEC-18, para el que solicitaron la colaboración voluntaria de los buques de las navieras asociadas.

El Escenario I sobre la “Activación de la estructura NCAGS de la Armada”, para el que se ha pedido la colaboración de las empresas de ANAVE, se ha llevado a cabo los días 7 a 18 de mayo, dentro de las aguas territoriales españolas y las aguas internacionales localizadas dentro del área geográfica limitada por los paralelos 53°00'N-20°00'N y los meridianos 020°00'W-010°00'E, que corresponde a las zonas del mar Mediterráneo, islas Baleares, estrecho de Gibraltar, Canarias, costa atlántica y mar Cantábrico.

En estos ejercicios, los buques mercantes que participan voluntariamente deben remitir el “Formato Alfa” cumplimentado a la dirección de correo: NCAGS@covam.es para registrar sus tránsitos, 24 horas antes de entrar en el área del ejercicio. Una vez recibido el “Formato ALFA”, el COVAM monitoriza el tránsito mediante el AIS, AIS-SAT, LRIT, etc. No obstante, se recomienda actualizar cada 24 horas la situación del buque enviando un formulario “Formato BRAVO”, durante toda la duración del tránsito. Los formularios están disponibles en la página web de la Fuerza de Acción Marítima (FAM): <https://encomar.covam.es/ncags>

ASAMBLEA  
30º periodo de sesiones  
Punto 9 del orden del día

A 30/Res.1116  
6 diciembre 2017  
Original: INGLÉS

### **Resolución A.1116(30)**

**Adoptada el 5 de diciembre de 2017  
(punto 9 del orden del día)**

## **SEÑALES DE LAS VÍAS DE EVACUACIÓN Y MARCAS DE UBICACIÓN DEL EQUIPO**

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO el artículo 15 j) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones de la Asamblea por lo que respecta a las reglas y directrices relativas a la seguridad marítima y a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques,

TENIENDO PRESENTES las prescripciones de las reglas II-2/15.2.4 (Planos de lucha contra incendios), II-2/13.3.2.5.1 (Señalización de las vías de evacuación), II-2/13.7 (Prescripciones complementarias aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado), III/9 (Instrucciones de funcionamiento), III/11 (Disposiciones para la reunión y el embarco en las embarcaciones de supervivencia) y III/20.10 (Marcado de los lugares de estiba) del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS), 1974, enmendado,

RECORDANDO las resoluciones A.760(18): "Signos relacionados con los dispositivos y medios de salvamento", enmendada mediante la resolución MSC.82(70), y A.952(23): "Signos gráficos para los planos de lucha contra incendios de a bordo",

RECONOCIENDO la necesidad de disponer de signos internacionales uniformes para indicar la ubicación del equipo de emergencia y los puestos de reunión, y que la Asamblea había instado a los Gobiernos Contratantes a que se cerciorasen de que se utilizan los signos que figuran en el anexo de las resoluciones de la Asamblea antedichas, según proceda,

TRAS SEÑALAR que, a través de la circular "Señales de las vías de evacuación de a bordo y marcas de ubicación del equipo de emergencia" (MSC.1/Circ.1553), se había invitado a los Gobiernos Contratantes a que pusieran en conocimiento de proyectistas, constructores, propietarios, operadores y capitanes de buques, personal de lucha contra incendios basado en tierra y otras partes interesadas la norma ISO 24409-2:2014, que, en términos generales, se corresponde con los signos correspondientes que figuran en el anexo de la resolución A.760(18): "Signos relacionados con los dispositivos y medios de salvamento", enmendada, y en el anexo de la resolución A.952(23): "Signos gráficos para los planos de lucha contra incendios de a bordo", a fin de que pudieran utilizarla con carácter voluntario para las señales de a bordo, en cumplimiento de las prescripciones pertinentes de los capítulos II-2 y III del Convenio SOLAS, en espera de que se adoptase la resolución revisada,

HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones efectuadas por el Comité de seguridad marítima en su 98º periodo de sesiones,

- 1 ADOPTA las Señales de las vías de evacuación y marcas de ubicación del equipo, que figuran en el anexo de la presente resolución;
- 2 INSTA a los Gobiernos Contratantes a que pongan en conocimiento de los constructores, propietarios, operadores y capitanes de buques, personal de lucha contra incendios basado en tierra y otras partes interesadas en la seguridad de la vida humana en el mar las señales de las vías de evacuación y marcas de ubicación del equipo anteriormente mencionadas, para su utilización en el marco de los capítulos II-2 y III del Convenio SOLAS;
- 3 PIDE al Comité de seguridad marítima que mantenga la presente resolución sometida a examen y la enmiende según sea necesario;
- 4 INVITA a los Gobiernos Contratantes a que tomen nota de que estas señales de las vías de evacuación y marcas de ubicación del equipo deberían utilizarse en los buques construidos el 1 de enero de 2019 o posteriormente o en los buques en los que se efectúen reparaciones, reformas, modificaciones e instalación de equipo dentro del ámbito de aplicación de los capítulos II-2 y/o III del Convenio SOLAS, según proceda, el 1 de enero de 2019 o posteriormente, y que deberían utilizarse, según proceda, en combinación con la resolución A.952(23) para la elaboración de los planos de lucha contra incendios de a bordo prescritos en la regla II-2/15.2.4 del Convenio SOLAS.

ANEXO<sup>1</sup>

## SEÑALES DE LAS VÍAS DE EVACUACIÓN Y MARCAS DE UBICACIÓN DEL EQUIPO

**IMPORTANTE** – Los colores del presente anexo que pueden verse en pantalla y en la versión impresa no son los auténticos. Aunque se han reproducido las señales y los signos del presente anexo para que se correspondan (con un margen de tolerancia aceptable juzgado a simple vista) con las prescripciones de la norma ISO 3864-4, no deben utilizarse los colores de las señales y los signos que se muestran en el presente anexo como referencia.

Para ver la versión definitiva de todos los signos de seguridad del presente anexo, se ruega consultar la norma ISO 7010 y la *ISO Online Browsing Platform* (<http://www.iso.org/obp/ui/>). Para ver la versión definitiva de todos los signos de lucha contra incendios del presente anexo, se ruega consultar la norma ISO 17631. Se trata de documentos fuente a partir de los cuales se elaboran las señales de los planos de lucha contra incendios y seguridad.

## 1 Referencias normativas

Los documentos que se citan a continuación, en su totalidad o parcialmente, son referencias normativas del presente documento e indispensables para su aplicación. Cuando las referencias estén fechadas, solo se aplica el número de edición citado. Si no lo están, se aplica la última edición del documento citado (incluyendo las enmiendas correspondientes).

ISO 3864 (todas las partes), *Graphical symbols – Safety colours and safety signs* (Signos gráficos – Colores y señales de seguridad)

ISO 7010, *Graphical symbols – Safety colours and safety signs – Registered safety signs* (Signos gráficos – Colores y señales de seguridad – Señales de seguridad registradas)

ISO 17631 *Ships and marine technology – Shipboard plans for fire protection, life-saving appliances and means of escape* (Buques y tecnología marítima – Planos a bordo del buque para la lucha contra incendios, dispositivos de salvamento y medios de evacuación)

ISO 17724 *Graphical symbols – Vocabulary* (Signos gráficos – Vocabulario)

ISO 24409-1, *Ships and marine technology – Design, location, and use of shipboard safety signs, safety-related signs, safety notices and safety markings – Part 1: Design principles* (Buques y tecnología marítima – Proyecto, ubicación y utilización de las señales de seguridad a bordo, las señales relacionadas con la seguridad, las advertencias sobre seguridad y las marcas de seguridad – Parte 1: Principios para el proyecto)

## 2 Términos y definiciones

A los efectos del presente documento, se aplicarán los términos y definiciones recogidos en las normas ISO 17724, ISO 24409-1, así como los que figuran a continuación.

---

<sup>1</sup> El presente anexo se basa en la norma ISO 24409-2:2014.

## 2.1 *Señales de lucha contra incendios*

Señales para especialistas, utilizadas para identificar y ubicar el equipo de lucha contra incendios, y que no se han diseñado de conformidad con las reglas relativas a las señales de seguridad.

Nota 1 relativa a la entrada: Estas señales están relacionadas con los signos de la norma ISO 17631; véase el párrafo 3.1 h) *infra*.

## 2.2 *Contenido de la imagen*

Descripción escrita de los elementos de un signo gráfico o una señal de seguridad y su disposición relativa.

[ISO 17724:2003, 38]

## 2.3 *Referente*

Idea u objeto representados por un signo gráfico.

[ISO 17724:2003, 61]

## 2.4 *Señal de seguridad*

Señal que indica un mensaje de seguridad general, obtenida mediante la combinación de un color y una forma geométrica y que, mediante la inclusión de un signo gráfico, transmite un mensaje de seguridad particular.

# 3 **Clasificación de las señales de a bordo**

3.1 *Las señales de la presente norma se clasifican según su función del modo siguiente:*

- a) **MES** – señales de medios de evacuación, que indican las vías de evacuación;
- b) **EES** – señales del equipo de emergencia, que indican la utilización y la ubicación de las instalaciones de primeros auxilios y el equipo de seguridad portátil;
- c) **LSS** – señales de los dispositivos y sistemas de salvamento, que indican la utilización y la ubicación de los sistemas y dispositivos de salvamento;
- d) **FES** – señales del equipo de lucha contra incendios, que indican la utilización y la ubicación del equipo de lucha contra incendios;
- e) **PSS** – señales de prohibición, que indican las acciones prohibidas;
- f) **WSS** – señales de advertencia de peligro, que indican los riesgos potenciales que deben evitarse;
- g) **MSS** – señales de acciones obligatorias, que indican avisos e instrucciones obligatorias; y

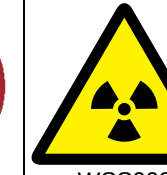
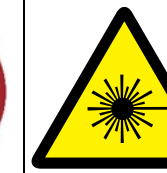
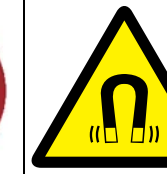
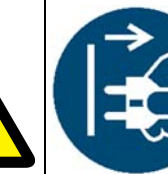
NOTA Las categorías PSS, WSS y MSS se basan en las categorías P, W y M de la norma ISO 7010.

- h) **SIS** – instrucciones de seguridad y operacionales para el personal que ha recibido formación.

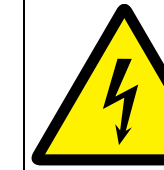
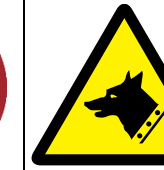
3.2 En el cuadro 1 se resumen las señales de seguridad de a bordo normalizadas utilizadas en los lugares de trabajo y en las zona públicas en lo que respecta a la categoría funcional, el número del referente, el referente y el signo gráfico, así como la forma geométrica y el color.

**Cuadro 1: Resumen de las señales de seguridad para su utilización a bordo**

| CATEGORÍA                                                                                                                                            |                                                                                                                                            |                                                                                                                                     |                                                                                                                                                             |                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| MES                                                                                                                                                  | EES                                                                                                                                        | LSS                                                                                                                                 | FES                                                                                                                                                         | PSS                                                                                                                                              | WSS                                                                                                                                                   | MSS                                                                                                                                                                |
| Señales de los medios de evacuación                                                                                                                  | Señales del equipo de emergencia                                                                                                           | Señales de salvamento                                                                                                               | Señales del equipo de lucha contra incendios                                                                                                                | Señales de prohibición                                                                                                                           | Señales de advertencia                                                                                                                                | Señales de acciones obligatorias                                                                                                                                   |
| <br>MES001<br>(ISO 7010-E032)<br>Puesto de reunión de a bordo      | <br>EES001<br>(ISO 7010-E003)<br>Primeros auxilios       | <br>LSS001<br>(ISO 7010-E036)<br>Bote salvavidas  | <br>FES001<br>(ISO 7010-F001)<br>Extintor de incendios                    | <br>PSS001<br>(ISO 7010-P001)<br>Señal general de prohibición | <br>WSS001<br>(ISO 7010-W001)<br>Señal general de advertencia     | <br>MSS001<br>(ISO 7010-M001)<br>Acción general obligatoria                    |
| <br>MES002<br>(ISO 7010-E001)<br>Salida de emergencia (izquierda) | <br>EES002<br>(ISO 7010-E004)<br>Teléfono de emergencia | <br>LSS002<br>(ISO 7010-E037)<br>Bote de rescate | <br>FES002<br>(ISO 7010-F002)<br>Carrete de la manguera contra incendios | <br>PSS002<br>(ISO 7010-P002)<br>Prohibido fumar             | <br>WSS002<br>(ISO 7010-W002)<br>Advertencia; material explosivo | <br>MSS002<br>(ISO 7010-M002)<br>Consultar el manual/folleto de instrucciones |

| CATEGORÍA                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                        |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| MES                                                                                                                                                                         | EES                                                                                                                                                  | LSS                                                                                                                                                  | FES                                                                                                                                                                   | PSS                                                                                                                                                                                                                    | WSS                                                                                                                                                                              | MSS                                                                                                                                                                                    |
|  <p>MES003<br/>(ISO 7010-E002)<br/>Salida de emergencia (derecha)</p>                      |  <p>EES003<br/>(ISO 7010-E011)<br/>Puesto para lavarse los ojos</p> |  <p>LSS003<br/>(ISO 7010-E038)<br/>Balsa salvavidas</p>             |  <p>FES003<br/>(ISO 7010-F004)<br/>Recogida del equipo de lucha contra incendios</p> |  <p>PSS003<br/>(ISO 7010-P003)<br/>Se prohíben las llamas descubiertas, los fuegos, las fuentes de ignición descubiertas y fumar</p> |  <p>WSS003<br/>(ISO 7010-W003)<br/>Advertencia; material radiactivo o radiación ionizante</p> |  <p>MSS003<br/>(ISO 7010-M003)<br/>Llevar protección de oídos</p>                                   |
|  <p>MES004<br/>(ISO 7010-E033)<br/>La puerta se abre deslizándose hacia la derecha</p>     |  <p>EES004<br/>(ISO 7010-E012)<br/>Ducha de seguridad</p>           |  <p>LSS004<br/>(ISO 7010-E039)<br/>Balsa salvavidas de pescante</p> |  <p>FES004<br/>(ISO 7010-F005)<br/>Pulsador de alarma de incendios</p>               |  <p>PSS004<br/>(ISO 7010-P004)<br/>Prohibido pasar</p>                                                                               |  <p>WSS004<br/>(ISO 7010-W004)<br/>Advertencia: rayo láser</p>                                |  <p>MSS004<br/>(ISO 7010-M004)<br/>Llevar protección ocular</p>                                     |
|  <p>MES005<br/>(ISO 7010-E034)<br/>La puerta se abre deslizándose hacia la izquierda</p> |  <p>EES005<br/>(ISO 7010-E013)<br/>Camilla</p>                    |  <p>LSS005<br/>(ISO 7010-E040)<br/>Aro salvavidas</p>             |  <p>FES005<br/>(ISO 7010-F008)<br/>Batería fija de extinción de incendios</p>      |  <p>PSS005<br/>(ISO 7010-P005)<br/>Agua no potable</p>                                                                             |  <p>WSS005<br/>(ISO 7010-W005)<br/>Advertencia: radiación no ionizante</p>                  |  <p>MSS005<br/>(ISO 7010-M005)<br/>Conectar una terminal de tierra al suelo</p>                   |
|  <p>MES006<br/>(ISO 7010-E018)<br/>Abrir girando en sentido antihorario</p>              |  <p>EES006<br/>(ISO 7010-E027)<br/>Maletín médico</p>             |  <p>LSS006<br/>(ISO 7010-E041)<br/>Aro salvavidas con rabiza</p>  |  <p>FES006<br/>(ISO 7010-F009)<br/>Extintor con ruedas</p>                         |  <p>PSS006<br/>(ISO 7010-P006)<br/>Prohibido el acceso a las carretillas de horquilla elevadora y otros vehículos industriales</p> |  <p>WSS006<br/>(ISO 7010-W006)<br/>Advertencia: campo magnético</p>                         |  <p>MSS006<br/>(ISO 7010-M006)<br/>Desconectar los enchufes de la toma de corriente eléctrica</p> |

| CATEGORÍA                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                            |                                                                                                                                                      |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| MES                                                                                                                                                               | EES                                                                                                                                                                    | LSS                                                                                                                                                                | FES                                                                                                                                                            | PSS                                                                                                                                                                                             | WSS                                                                                                                                                        | MSS                                                                                                                                                  |
| <br>MES007<br>(ISO 7010-E019)<br>Abrir girando en sentido horario                | <br>EES007<br>(ISO 7010-E028)<br>Resucitador de oxígeno                               | <br>LSS007<br>(ISO 7010-E042)<br>Aro salvavidas con dispositivo luminoso          | <br>FES007<br>(ISO 7010-F010)<br>Lanzaespuma portátil                         | <br>PSS007<br>(ISO 7010-P007)<br>Se prohíbe el acceso a personas con dispositivos cardíacos en funcionamiento | <br>WSS007<br>(ISO 7010-W007)<br>Advertencia: obstáculo a ras del suelo | <br>MSS007<br>(ISO 7010-M007)<br>Llevar protección ocular opaca   |
| <br>MES008<br>(ISO 7010-E057)<br>Abrir la puerta tirando del lado izquierdo      | <br>EES008<br>(ISO 7010-E029)<br>Aparato respiratorio para evacuaciones de emergencia | <br>LSS008<br>(ISO 7010-E043)<br>Aro salvavidas con rabiza y dispositivo luminoso | <br>FES008<br>(ISO 7010-F011)<br>Nebulizador de agua                          | <br>PSS008<br>(ISO 7010-P008)<br>Prohibido llevar relojes o artículos metálicos                               | <br>WSS008<br>(ISO 7010-W008)<br>Advertencia: desnivel (caída)          | <br>MSS008<br>(ISO 7010-M008)<br>Llevar calzado de seguridad      |
| <br>MES009<br>(ISO 7010-E058)<br>Abrir la puerta tirando del lado derecho      | <br>EES009<br>(ISO 7010-E009)<br>Doctor                                             | <br>LSS008.1<br>Aro salvavidas con dispositivo luminoso y fumígeno              | <br>FES009<br>(ISO 7010-F012)<br>Instalación fija de extinción de incendios | <br>PSS009<br>(ISO 7010-P010)<br>No tocar                                                                   | <br>WSS009<br>(ISO 7010-W009)<br>Advertencia: peligro biológico       | <br>MSS009<br>(ISO 7010-M009)<br>Llevar guantes protectores     |
| <br>MES010<br>(ISO 7010-E023)<br>Abrir la puerta empujando por el lado derecho | <br>EES010<br>(ISO 7010-E010)<br>Desfibrilador cardíaco externo automatizado        | <br>LSS009<br>(ISO 7010-E044)<br>Chaleco salvavidas                             | <br>FES010<br>(ISO 7010-F013)<br>Botella fija de extinción de incendios     | <br>PSS010<br>(ISO 7010-P011)<br>No extinguir con agua                                                      | <br>WSS010<br>(ISO 7010-W010)<br>Advertencia: temperatura baja        | <br>MSS010<br>(ISO 7010-M010)<br>Llevar indumentaria protectora |

| CATEGORÍA                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                     |                                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                             |                                                                                                                                                            |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| MES                                                                                                                                                                     | EES                                                                                                                                               | LSS                                                                                                                                                                            | FES                                                                                                                                                 | PSS                                                                                                                                                                             | WSS                                                                                                                                                                                                         | MSS                                                                                                                                                        |
|  <p>MES011<br/>(ISO 7010-E022)<br/>Abrir la puerta empujando por el lado izquierdo</p> |  <p>EES011<br/>Equipo de seguridad</p>                           |  <p>LSS010<br/>(ISO 7010-E045)<br/>Chaleco salvavidas para niños</p>                          |  <p>FES011<br/>(ISO 7010-F014)<br/>Puestos remotos de descarga</p> |  <p>PSS011<br/>(ISO 7010-P013)<br/>Prohibido tener el teléfono móvil encendido</p>            |  <p>WSS011<br/>(ISO 7010-W011)<br/>Advertencia: superficie resbaladiza</p>                                               |  <p>MSS011<br/>(ISO 7010-M011)<br/>Lavarse las manos</p>                |
|                                                                                                                                                                         |  <p>EES012<br/>(ISO 7010-E031)<br/>Alarma general de a bordo</p> |  <p>LSS011<br/>(ISO 7010-E046)<br/>Chaleco salvavidas para bebé</p>                           |  <p>FES012<br/>(ISO 7010-F015)<br/>Cañón contra incendios</p>      |  <p>PSS012<br/>(ISO 7010-P014)<br/>Prohibido el acceso a personas con implantes metálicos</p> |  <p>WSS012<br/>(ISO 7010-W012)<br/>Advertencia: electricidad</p>                                                         |  <p>MSS012<br/>(ISO 7010-M012)<br/>Utilizar el pasamanos</p>            |
|                                                                                                                                                                         |  <p>EES013<br/>(ISO 7010-E008)<br/>Romper para acceder</p>     |  <p>LSS012<br/>(ISO 7010-E047)<br/>Respondedor de búsqueda y salvamento</p>                 |                                                                                                                                                     |  <p>PSS013<br/>(ISO 7010-P015)<br/>No introducir la mano</p>                                |  <p>WSS013<br/>(ISO 7010-W013)<br/>Cuidado con el perro</p>                                                            |  <p>MSS013<br/>(ISO 7010-M013)<br/>Llevar máscara protectora</p>      |
|                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                   |  <p>LSS013<br/>(ISO 7010-E048)<br/>Señal de socorro para embarcaciones de supervivencia</p> |                                                                                                                                                     |  <p>PSS014<br/>(ISO 7010-P017)<br/>No empujar</p>                                           |  <p>WSS014<br/>(ISO 7010-W014)<br/>Advertencia: carretillas de horquilla elevadoras y otros vehículos industriales</p> |  <p>MSS014<br/>(ISO 7010-M014)<br/>Llevar protección de la cabeza</p> |

| CATEGORÍA |     |                                                                                                                                                                                  |     |                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                   |
|-----------|-----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| MES       | EES | LSS                                                                                                                                                                              | FES | PSS                                                                                                                                                                          | WSS                                                                                                                                                            | MSS                                                                                                                                                               |
|           |     |  <p>LSS014<br/>(ISO 7010-E049)<br/>Cohetes lanzabengalas con paracaídas</p>                     |     |  <p>PSS015<br/>(ISO 7010-P018)<br/>Prohibido sentarse</p>                                  |  <p>WSS015<br/>(ISO 7010-W015)<br/>Advertencia: carga suspendida</p>        |  <p>MSS015<br/>(ISO 7010-M015)<br/>Llevar indumentaria de alta visibilidad</p> |
|           |     |  <p>LSS015<br/>(ISO 7010-E050)<br/>Aparato lanzacabos</p>                                       |     |  <p>PSS016<br/>(ISO 7010-P019)<br/>Prohibido pisar la superficie</p>                       |  <p>WSS016<br/>(ISO 7010-W016)<br/>Advertencia: material tóxico</p>         |  <p>MSS016<br/>(ISO 7010-M016)<br/>Llevar máscara</p>                          |
|           |     |  <p>LSS016<br/>(ISO 7010-E051)<br/>Aparato radiotelefónico bidireccional de ondas métricas</p> |     |  <p>PSS017<br/>(ISO 7010-P020)<br/>Prohibido utilizar el ascensor en caso de incendio</p> |  <p>WSS017<br/>(ISO 7010-W017)<br/>Advertencia: superficie caliente</p>    |  <p>MSS017<br/>(ISO 7010-M017)<br/>Llevar protección respiratoria</p>         |
|           |     |  <p>LSS017<br/>(ISO 7010-E052)<br/>Radiobaliza que indica la posición de emergencia</p>       |     |  <p>PSS018<br/>(ISO 7010-P021)<br/>Prohibidos los perros</p>                             |  <p>WSS018<br/>(ISO 7010-W018)<br/>Advertencia: activación automática</p> |  <p>MSS018<br/>(ISO 7010-M018)<br/>Llevar arnés de seguridad</p>             |
|           |     |  <p>LSS018<br/>(ISO 7010-E053)</p>                                                            |     |  <p>PSS019<br/>(ISO 7010-P022)</p>                                                       |  <p>WSS019<br/>(ISO 7010-W019)</p>                                        |  <p>MSS019<br/>(ISO 7010-M019)</p>                                           |

| CATEGORÍA |     |                                                                                                                                                         |     |                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                              |                            |
|-----------|-----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|
| MES       | EES | LSS                                                                                                                                                     | FES | PSS                                                                                                                                                               | WSS                                                                                                                                                          | MSS                        |
|           |     | Escala de embarco                                                                                                                                       |     | Prohibido comer o beber                                                                                                                                           | Advertencia: aplastamiento                                                                                                                                   | Llevar máscara para soldar |
|           |     |  <p>LSS019<br/>(ISO 7010-E054)<br/>Rampa de evacuación</p>             |     |  <p>PSS020<br/>(ISO 7010-P023)<br/>Mantener despejado</p>                       |  <p>WSS020<br/>(ISO 7010-W020)<br/>Advertencia: obstáculo suspendido</p>  |                            |
|           |     |  <p>LSS020<br/>(ISO 7010-E055)<br/>Tubo de evacuación</p>              |     |  <p>PSS021<br/>(ISO 7010-P024)<br/>Prohibido caminar o quedarse de pie aquí</p> |                                                                                                                                                              |                            |
|           |     |  <p>LSS021<br/>(ISO 7010-E056)<br/>Indumentaria de supervivencia</p> |     |                                                                                                                                                                   |  <p>WSS021<br/>(ISO 7010-W021)<br/>Advertencia: material inflamable</p> |                            |
|           |     |  <p>LSS022<br/>(ISO 7010-E035)<br/>Cuchillo de balsa salvavidas</p>  |     |                                                                                                                                                                   |  <p>WSS022<br/>(ISO 7010-W022)<br/>Advertencia: objeto punzante</p>     |                            |

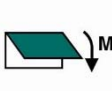
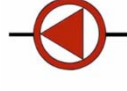
3.3 Las señales del cuadro 2 pueden mostrarse juntas de modo que constituyan una secuencia de acciones obligatorias críticas para poner a flote sin riesgos un bote salvavidas, un bote de rescate o una balsa salvavidas.

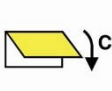
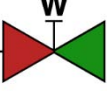
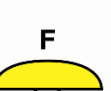
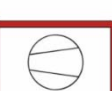
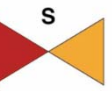
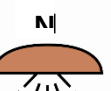
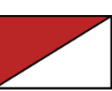
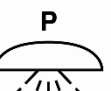
**Cuadro 2: Resumen de señales de acciones obligatorias para el equipo para la puesta a flote de los dispositivos de salvamento**

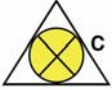
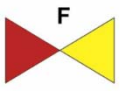
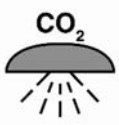
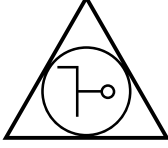
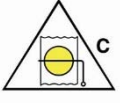
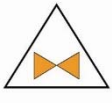
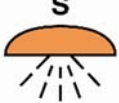
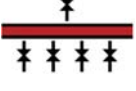
|                                                                                                                                                                                             |                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  <p>MSS022<br/>(ISO 7010-M020)<br/>Abróchense los cinturones</p>                                           |  <p>MSS023<br/>(ISO 7010-M037)<br/>Cierren y sujeten escotillas en la secuencia de puesta a flote</p> |  <p>MSS024<br/>(ISO 7010-M038)<br/>Arranquen el motor en la secuencia de puesta a flote</p>   |  <p>MSS025<br/>(ISO 7010-M039)<br/>Arríen el bote salvavidas al agua en la secuencia de puesta a flote</p> |  <p>MSS026<br/>(ISO 7010-M040)<br/>Arríen la balsa salvavidas al agua en la secuencia de puesta a flote</p>      |
|  <p>MSS027<br/>(ISO 7010-M041)<br/>Arríen el bote de rescate al agua en la secuencia de puesta a flote</p> |  <p>MSS028<br/>(ISO 7010-M042)<br/>Suelten las tiras en la secuencia de puesta a flote</p>            |  <p>MSS029<br/>(ISO 7010-M043)<br/>Abran los rociadores en la secuencia de puesta a flote</p> |  <p>MSS030<br/>(ISO 7010-M044)<br/>Abran el suministro de aire en la secuencia de puesta a flote</p>       |  <p>MSS031<br/>(ISO 7010-M045)<br/>Suelten las trincas del bote salvavidas en la secuencia de puesta a flote</p> |

3.4 En el cuadro 3 se resume el catálogo SIS adaptado a partir de la resolución A.952(23) y la norma ISO 17631 con la excepción de las señales SIS que figuran en el párrafo 3.1. En el cuadro 3 se resumen también las señales normalizadas de los planos de lucha contra incendios de a bordo que se utilizan en los lugares de trabajo y zonas públicas para ayudar a las personas que han recibido formación en cuanto a la utilización y la gestión de los sistemas de lucha contra incendios de a bordo. Los signos normalizados utilizados en estas señales se ajustan a los signos que figuran en la norma ISO 17631.

**Cuadro 3: Resumen de las señales de los planos de lucha contra incendios para su utilización a bordo**

|                                                                                                                                       |                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                          |                                                                                                                                           |                                                                                                                                        |                                                                                                                                   |                                                                                                                                                             |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  <p>SIS001<br/>Plano de lucha contra incendios</p> |  <p>SIS009<br/>Telemando de puertas contraincendios</p> |  <p>SIS017<br/>Dispositivo de cierre de las aberturas de ventilación (maquinaria)</p> |  <p>SIS025<br/>Bomba contraincendios de emergencia</p> |  <p>SIS033<br/>Conexión internacional a tierra</p> |  <p>SIS041<br/>Instalación de gas inerte</p> |  <p>SIS049<br/>Fuente de energía eléctrica de emergencia (batería)</p> |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

|                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                            |                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                              |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  <p>SIS002<br/>Plan de seguridad</p>                                                                           |  <p>SIS010<br/>Válvula de mariposa contra incendios (espacios de alojamiento y de servicio)</p>                      |  <p>SIS018<br/>Dispositivo de cierre de las aberturas de ventilación (espacios de carga)</p>              |  <p>SIS026<br/>Telemando del dispositivo de cierre de las bombas de combustible</p>       |  <p>SIS034<br/>Boca contra incendios</p>                            |  <p>SIS042<br/>Espacio o grupo de espacios protegidos por un sistema de extinción de incendios a base de agua</p>                                 |  <p>SIS050<br/>Cuadro de distribución de emergencia</p>                                                   |
|  <p>SIS003<br/>Plan de seguridad y contra incendios</p>                                                        |  <p>SIS011<br/>Válvula de mariposa contra incendios (espacio de máquinas)</p>                                        |  <p>SIS019<br/>Telemando de los dispositivos de cierre de las aberturas de ventilación (alojamiento)</p>  |  <p>SIS027<br/>Telemando del dispositivo de cierre de las bombas de aceite lubricante</p> |  <p>SIS035<br/>Válvula de sección del colector contra incendios</p> |  <p>SIS043<br/>Espacio o grupo de espacios protegidos por un sistema de extinción de incendios a base de espuma</p>                               |  <p>SIS051<br/>Compresor de aire para los aparatos respiratorios</p>                                      |
|  <p>SIS004<br/>Telemando o dispositivo de cierre de la ventilación (alojamiento y espacios de servicios)</p> |  <p>SIS012<br/>Válvula de mariposa contra incendios (espacio de carga)</p>                                         |  <p>SIS020<br/>Telemando de los dispositivos de cierre de las aberturas de ventilación (maquinaria)</p> |  <p>SIS028<br/>Telemando de las bombas de sentina</p>                                   |  <p>SIS036<br/>Válvula de sección del rociador</p>                |  <p>SIS044<br/>Espacio o grupo de espacios protegidos por un sistema de extinción de incendios a base de un gas distinto del CO<sub>2</sub></p> |  <p>SIS052<br/>Cuadro de mandos del sistema de detección de incendios y de alarmas contra incendios</p> |
|  <p>SIS005<br/>Telemando o dispositivo de cierre de la ventilación (espacios de máquinas)</p>                |  <p>SIS013<br/>Telemando de las válvulas de mariposa contra incendios (espacios de alojamiento o de servicios)</p> |  <p>SIS021<br/>Telemando o dispositivo de cierre de las aberturas de ventilación (carga)</p>            |  <p>SIS029<br/>Telemando de la bomba de sentina de emergencia</p>                       |  <p>SIS037<br/>Válvula de sección del sistema de polvo</p>        |  <p>SIS045<br/>Espacio o grupo de espacios protegidos por un sistema de extinción de incendios a base de polvo</p>                              |                                                                                                                                                                                              |

|                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                   |  |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
|  <p>SIS006<br/>Telemando o dispositivo de cierre de la ventilación (carga)</p> |  <p>SIS014<br/>Telemando de las válvulas de mariposa contraincendios (maquinaria)</p>                              |  <p>SIS022<br/>Telemando de las bombas contraincendios</p>                                                                                                         |  <p>SIS030<br/>Telemando de las válvulas de fueloil</p>                      |  <p>SIS038<br/>Válvula de sección del sistema de espuma</p>                          |  <p>SIS046<br/>Espacio o grupo de espacios protegidos por un sistema de extinción de incendios a base de CO<sub>2</sub></p>                    |  |
|  <p>SIS007<br/>Telemando de lumbrera</p>                                       |  <p>SIS015<br/>Telemando de las válvulas de mariposa contraincendios (espacio de carga)</p>                        |  <p>SIS023<br/>Bombas contraincendios</p>                                                                                                                          |  <p>SIS031<br/>Telemando de las válvulas de aceite lubricante</p>            |  <p>SIS039<br/>Tronco de suministro de espuma de alta expansión (toma de salida)</p> |  <p>SIS047<br/>Espacio o grupo de espacios protegidos por un rociador o un sistema de extinción de incendios a base de agua a alta presión</p> |  |
|  <p>SIS008<br/>Telemando de puertas estancas</p>                             |  <p>SIS016<br/>Dispositivo de cierre de las aberturas de ventilación (espacios de alojamiento y de servicio)</p> |  <p>SIS024<br/>Telemando de la bomba contraincendios de emergencia o de la bomba contraincendios alimentada por la fuente de energía eléctrica de emergencia</p> |  <p>SIS032<br/>Telemando de las válvulas de las bombas contraincendios</p> |  <p>SIS040<br/>Válvulas del sistema de aspersión de agua</p>                       |  <p>SIS048<br/>Generador de emergencia</p>                                                                                                   |  |

## DIRECTIVAS

ANEXO 3.1.1

**DIRECTIVA (UE) 2017/2108 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO****de 15 de noviembre de 2017****por la que se modifica la Directiva 2009/45/CE sobre las reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje****(Texto pertinente a efectos delEEE)**

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 100, apartado 2,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Prevía transmisión del proyecto de texto legislativo a los Parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo <sup>(1)</sup>,

Prevía consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario <sup>(2)</sup>,

Considerando lo siguiente:

- (1) Para mantener el alto nivel de seguridad y con ello la confianza de los pasajeros que proporcionan las normas comunes de seguridad recogidas en la Directiva 2009/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(3)</sup>, y para proteger las condiciones de igualdad para todos, es necesario mejorar la aplicación de esta Directiva. La Directiva 2009/45/CE debe aplicarse únicamente a los buques y naves de pasaje para los que se han concebido las normas de seguridad de dicha Directiva. Por tanto, deben excluirse de su ámbito de aplicación algunos tipos de nave específicos, y en particular las embarcaciones auxiliares, los barcos de vela y los buques que transporten, por ejemplo a instalaciones en alta mar, a personal especializado que no se dedique a las actividades comerciales del buque.
- (2) Las embarcaciones auxiliares transportadas en un buque se utilizan para transferir pasajeros desde buques de pasaje directamente a tierra y viceversa, por la ruta marítima segura más corta. No están indicadas ni deben utilizarse para otro tipo de servicios, como las excursiones turísticas por la costa. Tales excursiones deben realizarse en buques que cumplan los requisitos de los buques de pasaje del Estado ribereño, tal y como se recogen, entre otros, en las directrices de la OMI (MSC.1/Circ.1417, Directrices para las embarcaciones auxiliares de los buques de pasaje). Los Estados miembros y la Comisión deben promover el debate en la OMI con miras a revisar las directrices a fin de incrementar la seguridad. La Comisión debe evaluar la necesidad de que las directrices sean obligatorias.
- (3) La Directiva 2009/45/CE excluye de su ámbito de aplicación los buques de pasaje carentes de propulsión mecánica. Los barcos de vela no deben certificarse de conformidad con dicha Directiva, toda vez que su propulsión mecánica solo está prevista para fines auxiliares y de emergencia. Por consiguiente, la Comisión debe evaluar la necesidad de unos requisitos europeos comunes para esta categoría de buques de pasaje para el año 2020.
- (4) Las instalaciones en alta mar utilizan buques que transportan personal industrial. Dicho personal industrial debe completar con éxito un curso de formación obligatoria en materia de seguridad y cumplir determinados criterios obligatorios de idoneidad física. Por lo tanto, se le debe aplicar una normas de seguridad diferentes y específicas, al margen del ámbito de aplicación de la presente Directiva. Los Estados miembros y la Comisión deben respaldar activamente los trabajos en curso de la OMI en el ámbito de las normas de seguridad para los buques para instalaciones en alta mar a raíz de la Resolución MSC.418(97) de la OMI.

<sup>(1)</sup> DO C 34 de 2.2.2017, p. 167.

<sup>(2)</sup> Posición del Parlamento Europeo de 4 de octubre de 2017 (pendiente de publicación en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 23 de octubre de 2017.

<sup>(3)</sup> Directiva 2009/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de mayo de 2009, sobre las reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje (DO L 163 de 25.6.2009, p. 1).

- (5) El programa de adecuación y eficacia de la reglamentación (REFIT) ha puesto de manifiesto que no todos los Estados miembros certifican con arreglo a la Directiva 2009/45/CE los buques de aluminio. Ello crea una situación de desigualdad contraria al objetivo de alcanzar un alto nivel de seguridad en beneficio de los pasajeros que efectúan travesías nacionales en los Estados miembros de la Unión. A fin de evitar el peligro de una aplicación no uniforme debida a diferentes interpretaciones de la definición del aluminio como material equivalente, y a la aplicabilidad de las normas de seguridad contra incendios correspondientes, que dan lugar a diferentes interpretaciones del ámbito de aplicación de la Directiva, es necesario precisar la noción de «material equivalente» de la Directiva 2009/45/CE. Los Estados miembros deben poder optar por medidas más estrictas de prevención de incendios, de conformidad con las disposiciones de la presente Directiva en materia de requisitos de seguridad adicionales.
- (6) Un número considerable de buques de pasaje fabricados en aleación de aluminio efectúan conexiones marítimas regulares y frecuentes entre distintos puertos dentro de un mismo Estado miembro. Habida cuenta de que el cumplimiento de las prescripciones establecidas por esta Directiva tendría graves consecuencias para estas operaciones de transporte y para las condiciones socioeconómicas conexas, así como repercusiones financieras y técnicas tanto para los buques existentes como para los nuevos, los Estados miembros deben tener la posibilidad de aplicar la legislación nacional a estos buques de pasaje durante un período de tiempo limitado, velando al mismo tiempo por que se mantenga debidamente el nivel de seguridad.
- (7) Con el fin de aumentar de la claridad jurídica y la coherencia, y aumentar así el nivel de seguridad, es preciso que una serie de definiciones y referencias se actualicen y hagan concordar con normas conexas internacionales o de la Unión. Pero para ello es preciso que no se modifique el ámbito de aplicación de la Directiva 2009/45/CE. En particular, la definición de buque tradicional debe hacerse concordar mejor con la Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(1)</sup>, aunque manteniendo los criterios actuales de año de construcción y tipo de material. La definición de yate o nave de recreo debe armonizarse mejor con el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar de 1974 (Convenio SOLAS de 1974).
- (8) De acuerdo con el principio de proporcionalidad, las prescripciones vigentes en virtud del Convenio SOLAS de 1974 han resultado difíciles de adaptar a los pequeños buques de pasaje de menos de 24 metros de eslora. Por otro lado, los buques pequeños se fabrican principalmente con materiales distintos del acero, por lo que solo un número muy limitado de ellos han sido certificados de conformidad con la Directiva 2009/45/CE. A falta de problemas específicos de seguridad y de normas adecuadas en la Directiva 2009/45/CE, los buques por debajo de 24 metros de eslora deben, por lo tanto, quedar excluidos del ámbito de aplicación de dicha Directiva y someterse a normas de seguridad específicas determinadas por los Estados miembros, que están mejor situados para evaluar las limitaciones locales de navegación para tales buques en términos de distancia a la costa o al puerto y de condiciones meteorológicas. A la hora de establecer dichas normas, los Estados miembros deben tener en cuenta las directrices que va a publicar la Comisión. Dichas directrices deben tomar en consideración todos los acuerdos y convenios internacionales de la OMI, en su caso, y evitar crear requisitos adicionales que vayan más allá de las normas internacionales existentes. Se invita a la Comisión a que adopte dichas directrices lo antes posible.
- (9) Para simplificar más las definiciones de las zonas marítimas contempladas en la Directiva 2009/45/CE, y minimizar la carga soportada por los Estados miembros, deben suprimirse los criterios redundantes o inadecuados. Aunque manteniendo el mismo nivel de seguridad, es preciso simplificar la determinación de las zonas marítimas en las que pueden navegar los buques de la clase C y D suprimiendo el criterio de «donde pueden refugiarse los pasajeros en caso de naufragio» y eliminando la «distancia hasta un abrigo». La idoneidad de un determinado litoral costero para constituir un abrigo es un parámetro dinámico que los Estados miembros solo pueden evaluar caso por caso. Si fuera necesario, cualquier eventual restricción operativa para un determinado buque con respecto a su distancia de un lugar de abrigo, debe hacerse constar en el Certificado de seguridad de buques de pasaje.
- (10) Debido a las características climatológicas y geográficas específicas, y al elevado número de islas que deben conectarse con regularidad y frecuencia en Grecia, tanto con el continente como entre ellas, y el elevado número de posibles conexiones marítimas consiguente, Grecia debe poder quedar exenta de la obligación de establecer zonas marítimas. En lugar de esta obligación, debe permitirse a Grecia clasificar los buques de pasaje en función de la ruta marítima específica en la que naveguen, pero manteniendo los mismos criterios y las mismas normas de seguridad para las distintas clases de buques de pasaje.
- (11) Para evitar las consecuencias negativas no intencionadas que provocan las disposiciones vigentes, conforme a las cuales los buques de mercancías transformados no pueden ser considerados buques de pasaje nuevos, debe precisarse que los requisitos de conversión se aplican no solo a los buques de pasaje existentes, sino a cualquier buque.

<sup>(1)</sup> Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo y por la que se deroga la Directiva 93/75/CEE del Consejo (DO L 208 de 5.8.2002, p. 10).

- (12) Habida cuenta de que, de conformidad con la Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(1)</sup>, el Estado rector del puerto puede inspeccionar un buque de pasaje o una nave de pasaje de gran velocidad que enarbolan un pabellón distinto del de dicho Estado cuando realicen travesías nacionales, las disposiciones específicas del artículo 5, apartado 3, de la Directiva 2009/45/CE son redundantes, por lo que deben suprimirse.
- (13) Habida cuenta de las diferencias de planteamiento entre los requisitos del Convenio SOLAS de 1974 sobre estabilidad después de avería y las disposiciones específicas de la Unión sobre estabilidad después de avería de los buques de pasaje de transbordo rodado recogidas la Directiva 2003/25/CE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(2)</sup>, la evaluación de la necesidad de la Directiva 2003/25/CE y de su valor añadido debe basarse en si los citados requisitos del Convenio SOLAS de 1974 garantizan el mismo nivel de seguridad.
- (14) Para aumentar la transparencia y facilitar la notificación de exenciones, equivalencias y medidas adicionales de seguridad por parte de los Estados miembros, la Comisión debe crear y mantener una base de datos. En ella deben incluirse las medidas notificadas en su forma propuesta y en su forma adoptada. Las medidas adoptadas deben ponerse a disposición del público.
- (15) Habida cuenta de los cambios introducidos por el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), deben actualizarse en consecuencia las competencias conferidas a la Comisión para la ejecución de la Directiva 2009/45/CE. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(3)</sup>.
- (16) A fin de tener en cuenta las novedades a nivel internacional y la experiencia, y para aumentar la transparencia, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del TFUE por lo que respecta a la no aplicación, a los efectos de la presente Directiva, de las modificaciones de los instrumentos internacionales, en caso necesario, y a la actualización de los requisitos técnicos. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados.
- (17) Habida cuenta de que las referencias específicas del artículo 14 a los trabajos en curso en el seno de la OMI han quedado obsoletas, debe suprimirse dicho artículo. Sin embargo, los objetivos generales de la actuación internacional para mejorar la seguridad de los buques de pasaje y para establecer unas condiciones de competencia equitativas siguen siendo pertinentes y deben perseguirse de conformidad con los Tratados. A tal fin, los Estados miembros y la Comisión deben trabajar en el marco de la OMI para revisar y mejorar las reglas del Convenio SOLAS de 1974.
- (18) Es importante que todas las sanciones adoptadas por los Estados miembros se apliquen correctamente y sean eficaces, proporcionadas y disuasivas.
- (19) Habida cuenta del ciclo completo de seguimiento de las visitas de la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM), la Comisión debe evaluar la aplicación de la Directiva 2009/45/CE a más tardar el 21 de diciembre de 2026 y debe presentar un informe al Parlamento Europeo y al Consejo al respecto. Los Estados miembros deben cooperar con la Comisión para recopilar toda la información que sea necesaria para llevar a cabo dicha evaluación.
- (20) Para no imponer cargas administrativas desproporcionadas a los Estados miembros que carecen de litoral, que no tienen puertos y que no tienen buques que enarbolan su pabellón a los que sea de aplicación la presente Directiva, dichos Estados miembros deben poder estar exentos de lo dispuesto en la presente Directiva. Esto significa que, en tanto se sigan respetando dichas condiciones, esos Estados miembros no estarán obligados a trasponer la presente Directiva.
- (21) El factor humano constituye una parte fundamental de la seguridad de un buque y de los procedimientos conexos. A fin de mantener un alto nivel de seguridad, es necesario tomar en consideración la relación entre la seguridad, la vida a bordo, las condiciones de trabajo y la formación de la tripulación, incluida la formación relacionada con operaciones transfronterizas de rescate y emergencia en consonancia con los requisitos internacionales. Los Estados miembros y la Comisión deben por tanto desempeñar un papel proactivo a escala internacional a fin de supervisar y mejorar la dimensión social de la gente de mar a bordo de buques.

<sup>(1)</sup> Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto (DO L 131 de 28.5.2009, p. 57).

<sup>(2)</sup> Directiva 2003/25/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de abril de 2003, sobre las prescripciones específicas de estabilidad aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado (DO L 123 de 17.5.2003, p. 22).

<sup>(3)</sup> Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

- (22) Con el fin de facilitar los procesos de aplicación, la AESM debe apoyar a la Comisión y a los Estados miembros de conformidad con las disposiciones pertinentes del Reglamento (CE) n.º 1406/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(1)</sup>.
- (23) Procede, por tanto, modificar la Directiva 2009/45/CE en consecuencia.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

#### Artículo 1

#### Modificaciones de la Directiva 2009/45/CE

La Directiva 2009/45/CE se modifica como sigue:

1) El artículo 2 se modifica como sigue:

a) la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

- «a) “convenios internacionales”: los convenios siguientes, incluidos sus protocolos y modificaciones, es decir, en sus versiones actualizadas:
- i) el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, de 1974 (Convenio SOLAS de 1974), y
  - ii) el Convenio internacional sobre líneas de carga de 1966;»;

b) la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

- «b) “código de estabilidad sin avería”: el “Código de estabilidad sin avería para todos los tipos de buques regidos por los instrumentos de la OMI” contenido en la Resolución A.749(18), de 4 de noviembre de 1993, o el “Código Internacional de estabilidad sin avería, 2008”, contenido en la Resolución MSC.267(85) de la OMI, de 4 de diciembre de 2008, en sus versiones actualizadas;»;

c) la letra g), inciso ii), se sustituye por el texto siguiente:

- «ii) su velocidad máxima, tal como se define en la regla 1.4.30 del Código de naves de gran velocidad, 1994, y la regla 1.4.38 del Código de naves de gran velocidad, 2000, no sobrepase los 20 nudos;»;

d) la letra m) se sustituye por el texto siguiente:

- «m) “altura de proa”: la definida en la regla 39 del Convenio internacional sobre líneas de carga, de 1966;»;

e) en la letra q), el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:

- «q) “zona marítima”: toda zona marítima o ruta marítima definida conforme al artículo 4;»;

f) la letra r) se sustituye por el texto siguiente:

- «r) “zona portuaria”: una zona que no es una zona marítima establecida de acuerdo con el artículo 4, definida por el Estado miembro que goza de jurisdicción sobre la misma, que se extiende hasta la construcción permanente más alejada de tierra que forma parte del sistema del puerto o hasta los límites definidos por accidentes geográficos naturales que protegen un estuario o un área resguardada del mismo tipo;»;

g) se suprime la letra s);

h) la letra u) se sustituye por el texto siguiente:

- «u) “Estado rector del puerto”: el Estado miembro en cuyo territorio se encuentran el puerto o los puertos entre los cuales efectúa una travesía nacional un buque o nave que enarbola el pabellón de otro Estado miembro;»;

i) la letra v) se sustituye por el texto siguiente:

- «v) “organización reconocida”: una organización reconocida de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 391/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo (\*);

(\*) Reglamento (CE) n.º 391/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques (DO L 131 de 28.5.2009, p. 11).»;

(1) Reglamento (CE) n.º 1406/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002, por el que se crea la Agencia Europea de Seguridad Marítima (DO L 208 de 5.8.2002, p. 1).

j) la letra y) se sustituye por el texto siguiente:

«y) “persona con movilidad reducida”: toda persona que tenga dificultades particulares para utilizar los transportes públicos, incluyendo a las personas de edad avanzada, las personas con discapacidad, las personas que sufren minusvalías sensoriales y las personas en silla de ruedas, las mujeres embarazadas y las personas que acompañen a niños de corta edad»;

k) se añaden las letras siguientes:

- «z) “barco de vela”: todo buque impulsado por velas, aun cuando esté equipado con propulsión mecánica para fines auxiliares y de emergencia;
- z bis) “material equivalente”: aleación de aluminio o de cualquier otro material incombustible que, por sí o debido al aislamiento de que vaya provisto, mantiene unas propiedades estructurales y de integridad equivalentes a las del acero después de la exposición pertinente al ensayo estándar de exposición al fuego;
- z ter) “ensayo estándar de exposición al fuego”: aquel en que unas muestras de los mamparos o cubiertas objeto del ensayo se someten en un horno de pruebas a temperaturas que corresponden aproximadamente a las de la curva estándar tiempo-temperatura, de conformidad con el método de prueba especificado en el Código internacional para la aplicación de procedimientos de ensayo de exposición al fuego, recogido en la Resolución MSC.307(88) de la OMI, de 3 de diciembre de 2010, en su versión actualizada;
- z quater) “buques tradicionales”: toda clase de buques de pasaje históricos diseñados antes de 1965, y sus réplicas, contruidos predominantemente con los materiales originales, también los diseñados para fomentar y promover los oficios tradicionales y la náutica que sirven como monumentos culturales vivos, maniobrados con arreglo a los principios tradicionales de la náutica y la técnica;
- z quinquies) “yate de recreo o nave de recreo”: una embarcación que no se utilice para el comercio, con independencia de su medio de propulsión;
- z sexies) “embarcación auxiliar”: toda embarcación transportada en un buque para trasladar a más de doce pasajeros desde un buque de pasaje estacionario a tierra y viceversa;
- z septies) “buque de servicio para instalaciones en alta mar”: todo buque utilizado para transportar y alojar a personal de una industria que no trabaje a bordo y que sea esencial para la actividad del buque;
- z octies) “nave de servicio para instalaciones en alta mar”: toda nave utilizada para transportar y alojar a personal industrial que no trabaje a bordo y que sea esencial para la actividad económica de la nave;
- z nonies) “reparaciones, alteraciones y modificaciones de importancia”: alguna de las acciones siguientes:
  - todo cambio que altere considerablemente las dimensiones del buque, como su prolongación mediante la adición de un cuerpo intermedio,
  - todo cambio que altere considerablemente la capacidad de carga de pasajeros de un buque, como convertir la cubierta para vehículos en alojamiento para pasajeros,
  - todo cambio que incremente considerablemente la vida de servicio del buque, como renovar el alojamiento de pasajeros en toda una cubierta,
  - toda conversión de cualquier tipo de buque en buque de pasaje.».

2) El artículo 3 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 3

### **Ámbito de aplicación**

1. La presente Directiva se aplicará a los siguientes buques y naves de pasaje, con independencia de su pabellón, cuando realicen travesías nacionales:

- a) los buques de pasaje, nuevos o existentes, de eslora igual o superior a 24 metros;
- b) las naves de pasaje de gran velocidad.

Todo Estado miembro, en su calidad de Estado rector del puerto, velará por que los buques de pasaje y naves de pasaje de gran velocidad que enarbolan el pabellón de un Estado que no sea un Estado miembro cumplan con todo lo dispuesto en la presente Directiva, antes de permitirles dedicarse a realizar travesías nacionales en dicho Estado miembro.

2. La presente Directiva no se aplicará a

- a) los buques de pasaje siguientes:
  - i) buques de guerra y de transporte de tropas,
  - ii) barcos de vela,

- iii) buques carentes de propulsión mecánica,
  - iv) naves construidas con materiales distintos del acero o equivalentes y no contempladas en las normas relativas a las naves de gran velocidad [Resoluciones MSC.36(63) o MSC.97(73)] o naves de sustentación dinámica [Resolución A.373 (X)],
  - v) buques de madera y construcción primitiva,
  - vi) buques tradicionales,
  - vii) yates de recreo,
  - viii) buques utilizados exclusivamente en zona portuaria,
  - ix) buques de servicio para instalaciones en alta mar, o
  - x) embarcaciones auxiliares;
- b) las naves de pasaje de gran velocidad siguientes:
- i) buques de guerra y de transporte de tropas,
  - ii) naves de recreo,
  - iii) naves utilizadas exclusivamente en zonas portuarias, o
  - iv) naves de servicio para instalaciones en alta mar.

3. Los Estados miembros que no tienen puertos marítimos ni buques de pasaje o naves que enarbolan su pabellón incluidas dentro del ámbito de aplicación de la presente Directiva podrán quedar eximidos de la aplicación de las disposiciones de la presente Directiva, excepto en lo que respecta a la obligación que se establece en el segundo párrafo.

Aquellos Estados miembros que deseen acogerse a dicha exención se lo comunicarán a la Comisión a más tardar el 21 de diciembre de 2019 si cumplen las condiciones y, a continuación, informarán a la Comisión anualmente de cualquier cambio posterior. Dichos Estados miembros podrán no autorizar a los buques de pasaje o naves que entran en el ámbito de aplicación de la presente Directiva a que enarbolan su pabellón hasta que la hayan incorporado a su Derecho interno y aplicado.».

3) El artículo 4 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 4

#### **Clasificación de las zonas marítimas y clases de buques de pasaje**

1. Las zonas marítimas se dividen en las siguientes categorías:

|          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|----------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| “Zona A” | zona marítima fuera de las zonas B, C y D.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| “Zona B” | zona marítima cuyas coordenadas geográficas no estén en ningún momento a más de 20 millas de la línea de la costa contadas a la altura media de la marea y que se hallan fuera de las zonas C y D.                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| “Zona C” | zona marítima cuyas coordenadas geográficas no estén en ningún momento a más de 5 millas de la línea de la costa contadas a la altura media de la marea, pero fuera de la zona D, si la hubiere.<br>Además, la probabilidad de que se supere una altura característica de las olas de 2,5 metros debe ser inferior al 10 % en un período de un año si el buque va a utilizarse todo el año, o en un período determinado si va a prestar un servicio estacional como, por ejemplo, en verano. |
| “Zona D” | zona marítima cuyas coordenadas geográficas no estén en ningún momento a más de 3 millas de la línea de la costa contadas a la altura media de la marea.<br>Además, la probabilidad de que se supere una altura característica de las olas de 1,5 metros debe ser inferior al 10 % en un período de un año si el buque va a utilizarse todo el año, o en un período determinado si va a prestar un servicio estacional como, por ejemplo, en verano.                                         |

2. Cada Estado miembro:
- a) establecerá, y actualizará cuando sea necesario, una lista de zonas marítimas bajo su jurisdicción;
  - b) determinará el límite interior de la zona marítima más próximo a la línea de su costa;
  - c) publicará la lista en una base de datos pública que se podrá consultar en el sitio de internet de la autoridad marítima competente;
  - d) notificará a la Comisión la localización de dicha información y cuándo se introducen modificaciones en la lista.
3. Como excepción a la obligación de establecer una lista de zonas marítimas, Grecia podrá establecer, y actualizar en caso necesario, una lista de rutas marítimas que cubran las rutas marítimas en Grecia, utilizando los criterios correspondientes a las categorías establecidas en el apartado 1.
4. Los buques de pasaje se dividirán en las clases siguientes, según las zonas en que puedan navegar:

|            |                                                                           |
|------------|---------------------------------------------------------------------------|
| “Clase A”: | buques de pasaje que realizan travesías nacionales por zonas A, B, C y D. |
| “Clase B”: | buques de pasaje que realizan travesías nacionales por zonas B, C y D.    |
| “Clase C”: | buques de pasaje que realizan travesías nacionales por zonas C y D.       |
| “Clase D”: | buques de pasaje que realizan travesías nacionales por la Zona D.         |

5. Para las naves de pasaje de gran velocidad serán de aplicación las categorías definidas en el capítulo 1, apartados 1.4.10 y 1.4.11, del Código de naves de gran velocidad de 1994, o en el capítulo 1, apartados 1.4.12 y 1.4.13, del Código de naves de gran velocidad de 2000.»

4) El artículo 5 se modifica como sigue:

- a) en el apartado 2, el párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:

«Todo Estado miembro, en su calidad de Estado rector del puerto, reconocerá el certificado de seguridad para naves de pasaje de gran velocidad y el permiso de explotación expedidos por otro Estado miembro a las naves de pasaje de gran velocidad que realicen travesías nacionales, o el certificado de seguridad de buques de pasaje a que se refiere el artículo 13 expedido por otro Estado miembro a los buques de pasaje que realicen travesías nacionales.»;

- b) se suprime el apartado 3;

- c) el apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4. Se considerará que el equipo marino que cumpla los requisitos de la Directiva 2014/90/UE del Parlamento Europeo y del Consejo (\*) es conforme con lo dispuesto en la presente Directiva.

(\*) Directiva 2014/90/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 2014, sobre equipos marinos, y por la que se deroga la Directiva 96/98/CE del Consejo (DO L 257 de 28.8.2014, p. 146).».

5) El artículo 6 se modifica como sigue:

- a) el apartado 1 se modifica como sigue:

- i) la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) el casco, la maquinaria principal y auxiliar y las instalaciones eléctricas y automáticas se construirán y mantendrán de manera conforme a las normas especificadas para la clasificación en las reglas de una organización reconocida u otras normas equivalentes utilizadas por una Administración de conformidad con el artículo 11, apartado 2, de la Directiva 2009/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (\*);

(\*) Directiva 2009/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas (DO L 131 de 28.5.2009, p. 47).».

- ii) se suprime la letra c);

- b) en el apartado 2, letra b),
- se suprime el inciso ii),
  - el inciso iii) se sustituye por el texto siguiente:
    - «iii) no obstante lo dispuesto en los incisos i) y ii), los buques de pasaje nuevos de clase D quedan exentos del requisito de la altura mínima de la proa establecido en el Convenio internacional sobre líneas de carga de 1966;»;
- c) el apartado 3 se modifica como sigue:
- i) las letras c) y d) se sustituyen por el texto siguiente:
    - «c) los buques de pasaje existentes de clases C y D cumplirán las prescripciones específicas que les correspondan de la presente Directiva y, en aquellos aspectos no regulados por dichas prescripciones, las normas de la Administración del Estado de abanderamiento; estas normas brindarán un nivel de seguridad equivalente al de los capítulos II-1 y II-2 del anexo I, teniendo en cuenta las condiciones operativas locales específicas de las zonas marítimas en que las mencionadas clases de buques están autorizadas a operar; antes de que los buques de pasaje existentes de clases C y D puedan realizar travesías nacionales regulares en un Estado rector del puerto, la Administración del Estado de abanderamiento tendrá que obtener primero el acuerdo del Estado rector del puerto con respecto a dichas normas;
    - d) en caso de que un Estado miembro considere que las normas exigidas por el Estado rector del puerto en virtud de la letra c) del presente apartado resultan poco razonables, informará inmediatamente de este extremo a la Comisión. La Comisión adoptará actos de ejecución que contengan su decisión sobre si esas normas son razonables. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 11, apartado 2.»;
  - ii) se suprimen las letras e) y f);
- d) el apartado 4 se modifica como sigue:
- i) en la letra a), el tercer guion se sustituye por el texto siguiente:
    - «— cumplan íntegramente las prescripciones del Código de seguridad para naves de sustentación dinámica (Código NSD) contenido en la Resolución A.373(10) de la OMI, en su versión actualizada;»;
  - ii) la letra c) se sustituye por el texto siguiente:
    - «c) la construcción y el mantenimiento de naves de pasaje de gran velocidad y su equipo cumplirán las normas para la clasificación de las naves de gran velocidad de una organización reconocida o normas equivalentes utilizadas por una administración con arreglo al artículo 11, apartado 2, de la Directiva 2009/15/CE.»;
- e) se añaden los apartados siguientes:
- «5. Por lo que se refiere tanto a buques nuevos como existentes, las reparaciones, alteraciones y modificaciones de importancia y los correspondientes equipamientos cumplirán las prescripciones aplicables a los buques nuevos establecidas en el apartado 2, letra a); cuando en un buque se hagan alteraciones destinadas exclusivamente a mejorar la flotabilidad, estas no se considerarán modificaciones de importancia.
6. Los buques construidos en un material equivalente antes del 20 de diciembre de 2017 deberán cumplir los requisitos de la presente Directiva modificativa antes del 22 de diciembre de 2025.
7. No obstante lo dispuesto en la presente Directiva, los Estados miembros que el 20 de diciembre de 2017 cuenten con más de sesenta buques de pasaje fabricados en aleación de aluminio que enarbolan su pabellón, podrán eximir de lo dispuesto en la presente Directiva a los siguientes buques de pasaje durante los períodos siguientes:
- a) buques de pasaje de las clases B, C y D fabricados en aleación de aluminio después del 20 de diciembre de 2017 durante un período de diez años desde dicha fecha, y
  - b) buques de pasaje de las clases B, C y D fabricados en aleación de aluminio antes del 20 de diciembre de 2017 durante un período de doce años desde dicha fecha,
- siempre que dichos buques naveguen exclusivamente entre puertos del Estado miembro de que se trate.

Todo Estado miembro que desee acogerse a esta excepción deberá notificar a la Comisión su intención de hacerlo, a más tardar el 21 de diciembre de 2019, así como el contenido de la excepción. Deberá también comunicar a la Comisión toda modificación posterior. La Comisión informará a los demás Estados miembros, de conformidad con el artículo 9, apartado 4.».

6) El artículo 7 se modifica como sigue:

a) el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Los buques de pasaje de transbordo rodado de la clase C con quillas que estuviesen colocadas o que se encontrasen en una fase similar de construcción a partir del 1 de octubre de 2004 y todos los buques de pasaje de transbordo rodado de las clases A y B cumplirán lo dispuesto en los artículos 6, 8 y 9 de la Directiva 2003/25/CE.»;

b) se suprime el apartado 2.

7) El artículo 8 se modifica como sigue:

a) en el apartado 3, se suprime el párrafo segundo;

b) se suprime el apartado 4.

8) El artículo 9 se modifica como sigue:

a) el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. Con arreglo al procedimiento establecido en el apartado 4, un Estado miembro podrá adoptar disposiciones equivalentes a determinados requisitos específicos de la presente Directiva, a condición de que sean al menos tan eficaces como tales requisitos.»;

b) el apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4. Los Estados miembros que recurran a los derechos establecidos en los apartados 1, 2 o 3 seguirán el procedimiento establecido en los párrafos segundo a séptimo del presente apartado.

El Estado miembro deberá notificar a la Comisión las medidas que se propone adoptar, e incluir en dicha notificación pormenores suficientes que confirmen que se mantiene debidamente el nivel de seguridad.

Si en el plazo de los seis meses siguientes a la notificación la Comisión adopta actos de ejecución que contengan una decisión de que las medidas propuestas no están justificadas, se pedirá al Estado miembro que las modifique o que se abstenga de adoptarlas. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 11, apartado 2.

Las medidas adoptadas se especificarán en la legislación nacional correspondiente y se comunicarán a la Comisión y a los demás Estados miembros.

Todas estas medidas se aplicarán a todos los buques de pasaje de la misma clase o naves que operen en las mismas condiciones especificadas, sin discriminación por motivo de pabellón, nacionalidad o lugar de establecimiento de la naviera.

Las medidas contempladas en el apartado 3 solo serán aplicables en tanto el buque o nave navegue en las condiciones especificadas.

Los Estados miembros notificarán a la Comisión las medidas mencionadas en los párrafos segundo y cuarto por medio de una base de datos que la Comisión establecerá y mantendrá a tal fin, y a la que la Comisión y los Estados miembros tendrán acceso. La Comisión dará a conocer las medidas adoptadas a través de un sitio web accesible al público.»;

c) en el apartado 5, la letra c) se sustituye por el texto siguiente:

«c) la Comisión adoptará actos de ejecución que contengan su decisión, esté o no la decisión del Estado miembro de suspender la explotación de ese buque o nave, o de imponer medidas adicionales, justificada por la existencia de un peligro grave para la seguridad de la vida, los bienes o el medio ambiente y, en caso de que la suspensión o la imposición de medidas adicionales no estén justificadas, se pedirá al Estado miembro interesado que retire la suspensión o las medidas. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 11, apartado 2.».

9) El artículo 10 se modifica como sigue:

a) en el apartado 1, la letra d) se sustituye por el texto siguiente:

«d) las referencias específicas a los “convenios internacionales” y las resoluciones de la OMI que se mencionan en el artículo 2, letras g), m), q) y z *ter*), en el artículo 3, apartado 2, letra a), en el artículo 6, apartado 1, letra b) y en el artículo 6, apartado 2, letra b).»;

b) en el apartado 2:

i) la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) adaptar las especificaciones técnicas contenidas en las modificaciones que se introduzcan en los convenios internacionales para los buques de clase B, C y D y para embarcaciones, en función de la experiencia adquirida.»;

ii) se añaden las letras siguientes:

«c) simplificar y aclarar los elementos técnicos, en función de la experiencia adquirida al aplicarlos;

d) actualizar las referencias a otros instrumentos de la Unión aplicables a los buques de pasaje nacionales.»;

c) los apartados 3 y 4 se sustituyen por el texto siguiente:

«3. La Comisión está facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 10 *bis* en lo referente a la adopción de las modificaciones a la presente Directiva a que se refieren los apartados 1 y 2 del presente artículo.

4. En circunstancias excepcionales, cuando esté debidamente justificado por un análisis apropiado de la Comisión y con el fin de evitar una amenaza grave e inaceptable para la seguridad marítima, la salud, la vida o las condiciones de trabajo a bordo o el medio ambiente marino, o para evitar una incompatibilidad con la legislación marítima de la Unión, la Comisión estará facultada para adoptar actos delegados, con arreglo al artículo 10 *bis*, que modifiquen la presente Directiva con objeto de no aplicar, a efectos de la presente Directiva, las enmiendas a los instrumentos internacionales contempladas en el artículo 2.

Estos actos delegados se adoptarán al menos tres meses antes de que expire el plazo establecido internacionalmente para la aceptación tácita de la modificación en cuestión o de la fecha prevista para la entrada en vigor de dicha modificación. En el período previo a la entrada en vigor de dicho acto delegado, los Estados miembros se abstendrán de toda iniciativa tendente a la incorporación de la modificación en sus Derechos nacionales o de aplicarla al instrumento internacional en cuestión.».

10) Se inserta el artículo 10 *bis* siguiente:

«Artículo 10 *bis*

### **Ejercicio de la delegación**

1. Los poderes para adoptar los actos delegados mencionados en el artículo 10, apartados 3 y 4, se otorgan a la Comisión en las condiciones establecidas en el presente artículo.

2. Los poderes para adoptar los actos delegados mencionados en el artículo 10, apartados 3 y 4, se otorgarán a la Comisión por un período de siete años a partir del 20 de diciembre de 2017. La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de siete años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.

3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 10, apartados 3 y 4, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en la misma. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

4. Antes de adoptar un acto delegado, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación.

5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

6. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 10, apartados 3 y 4, entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.».

11) El artículo 11 se modifica como sigue:

a) el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo (\*).

(\*) Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).»;

b) se suprime el apartado 3.

12) El artículo 12 se modifica como sigue:

a) el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Todo buque de pasaje será sometido a los reconocimientos indicados en las letras a) a c), por parte de la Administración del Estado de abanderamiento:

- a) un reconocimiento antes de que el buque entre en servicio;
- b) un reconocimiento periódico, realizado cada doce meses, y
- c) reconocimientos adicionales, según convenga.»;

b) se suprime el apartado 2.

13) El artículo 13 se modifica como sigue:

a) el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Todos los buques de pasaje nuevos y existentes que cumplan los requisitos de la presente Directiva irán provistos de un certificado de seguridad de buques de pasaje de conformidad con la presente Directiva. El certificado se ajustará al formato recogido en el anexo II y será expedido por la Administración del Estado de abanderamiento tras un reconocimiento inicial, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 12, apartado 1, letra a).»;

b) en el apartado 3, el párrafo tercero se sustituye por el texto siguiente:

«Antes de expedir el permiso de utilización a las naves de pasaje de gran velocidad que realicen travesías nacionales en un Estado rector del puerto, la Administración del Estado de abanderamiento se pondrá de acuerdo con este último sobre cualesquiera condiciones operativas relacionadas con la explotación de la nave en dicho Estado. La Administración del Estado de abanderamiento hará constar esas condiciones en el permiso de explotación.»;

c) el apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4. Las medidas adicionales de seguridad, las equivalencias y las exenciones concedidas a un buque o nave de conformidad con el artículo 9, apartados 1, 2 y 3, se harán constar en el certificado de la nave.».

14) Se suprime el artículo 14.

15) se inserta el artículo siguiente:

«Artículo 16 bis

### **Revisión**

La Comisión evaluará la aplicación de la presente Directiva y presentará los resultados de la evaluación al Parlamento Europeo y al Consejo a más tardar el 22 de diciembre de 2026...».

16) El anexo I se modifica como sigue:

a) en el capítulo II-2, parte A, punto 13.1, el párrafo primero sustituye por el texto siguiente:

«En todos los buques habrá expuestos permanentemente, para orientación de los oficiales, planos de disposición general que muestren claramente respecto de cada cubierta los puestos de control, las distintas secciones de contención de incendios limitadas por divisiones de clase “A”, las secciones limitadas por divisiones de clase “B” y detalles acerca de los sistemas de detección de incendios y de alarma contraincendios, instalación de rociadores, dispositivos extintores, medios de acceso a los distintos compartimientos, cubiertas, etc., y el sistema de ventilación, con detalles acerca de la ubicación de los mandos de los ventiladores y la de las válvulas de mariposa, así como los números de identificación de los ventiladores que haya al servicio de cada sección. O bien, si la Administración lo juzga oportuno, los pormenores que anteceden podrán figurar en un folleto del que se facilitará un ejemplar a cada oficial y del que siempre habrá un ejemplar a bordo en un sitio accesible. Los planos y folletos se mantendrán al día, y cualquier cambio producido se anotará en ellos tan pronto como sea posible. La exposición contenida en dichos planos y folletos irá en el idioma oficial del Estado de abanderamiento. Si ese idioma no es el inglés ni el francés, se acompañará una traducción a uno de estos dos idiomas. Cuando el buque realice travesías nacionales en otro Estado miembro, se acompañará una traducción al idioma oficial del Estado rector del puerto, en caso de que este idioma no sea ni el inglés ni el francés.»;

- b) en el capítulo III, epígrafe 2, nota 1 del cuadro, primer párrafo, la parte introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«Las embarcaciones de supervivencia pueden ser botes salvavidas o balsas salvavidas, o una combinación de ambas, conforme a lo dispuesto en la regla III/2.2. Cuando las travesías se efectúen por aguas abrigadas o en condiciones climáticas favorables, teniendo en cuenta las recomendaciones de la circular MSC/Circ.1046 de la OMI, la Administración del Estado de abanderamiento podrá aceptar, siempre que no se oponga el Estado miembro rector del puerto:».

#### *Artículo 2*

#### **Transposición**

1. A más tardar el 21 de diciembre de 2019 los Estados miembros adoptarán y publicarán las medidas necesarias para dar cumplimiento a la presente Directiva. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión.

Aplicarán esas medidas a partir del 21 de diciembre de 2019.

Cuando los Estados miembros adopten dichas medidas, estas contendrán una referencia a la presente Directiva, o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las principales medidas de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

#### *Artículo 3*

#### **Entrada en vigor**

La presente Directiva entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

#### *Artículo 4*

#### **Destinatarios**

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Estrasburgo, el 15 de noviembre de 2017.

*Por el Parlamento Europeo*  
*El Presidente*  
A. TAJANI

*Por el Consejo*  
*El Presidente*  
M. MAASIKAS

**DIRECTIVA (UE) 2017/2109 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO****de 15 de noviembre de 2017**

**que modifica la Directiva 98/41/CE del Consejo, sobre el registro de las personas que viajan a bordo de buques de pasaje procedentes de puertos de los Estados miembros de la Comunidad o con destino a los mismos, y la Directiva 2010/65/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre las formalidades informativas exigibles a los buques a su llegada o salida de los puertos de los Estados miembros**

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 100, apartado 2,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Prevía transmisión del proyecto de texto legislativo a los Parlamentos nacionales,

Visto el Dictamen del Comité Económico y Social Europeo <sup>(1)</sup>,

Prevía consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario <sup>(2)</sup>,

Considerando lo siguiente:

- (1) Disponer con exactitud y prontitud de una información exacta acerca del número o la identidad de las personas que se encuentran a bordo de un buque es esencial para la preparación y eficacia de las operaciones de búsqueda y salvamento. En caso de accidente en el mar, la cooperación plena entre las autoridades nacionales competentes del Estado o Estados implicados y el operador del buque y sus agentes puede contribuir significativamente a la eficacia de las operaciones. Algunos aspectos de la cooperación están regulados por la Directiva 98/41/CE del Consejo <sup>(3)</sup>.
- (2) Los resultados del programa de adecuación y eficacia de la reglamentación (REFIT) y la experiencia adquirida con la aplicación de la Directiva 98/41/CE han demostrado que las autoridades competentes no siempre cuentan con información sobre las personas a bordo. Por esta razón, las obligaciones impuestas por la Directiva 98/41/CE deben adaptarse a la exigencia de comunicar los datos de forma electrónica de modo que resulten más eficaces. La digitalización permitirá también facilitar el acceso a información relativa a un número significativo de pasajeros en caso de emergencia o después de un accidente en el mar.
- (3) En los últimos diecisiete años se han realizado importantes progresos tecnológicos en los medios de comunicación y en el almacenamiento de datos acerca de los desplazamientos de los buques. A lo largo de las costas europeas se han instalado un cierto número de sistemas de notificación obligatoria en cumplimiento de las normas adoptadas por la Organización Marítima Internacional (OMI). Tanto el Derecho de la Unión como los derechos nacionales garantizan que los buques cumplan las obligaciones de información derivadas de estos sistemas. Es necesario avanzar ahora en materia de innovación tecnológica, ampliando los resultados obtenidos hasta el momento, en particular a nivel internacional, y velando por mantener siempre el criterio de neutralidad tecnológica.
- (4) La recopilación, transmisión e intercambio de datos sobre los buques ha sido posible gracias a la ventanilla única nacional, que ha simplificado y armonizado estas actividades, a la que hace referencia la Directiva 2010/65/UE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(4)</sup>, y al sistema de la Unión de intercambio de información marítima (SafeSeaNet) mencionado en la Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(5)</sup>. La información sobre las personas a bordo exigida por la Directiva 98/41/CE debe, por lo tanto, ser comunicada a la ventanilla

<sup>(1)</sup> DO C 34 de 2.2.2017, p. 172.

<sup>(2)</sup> Posición del Parlamento Europeo de 4 de octubre de 2017 (pendiente de publicación en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 23 de octubre de 2017.

<sup>(3)</sup> Directiva 98/41/CE del Consejo, de 18 de junio de 1998, sobre el registro de las personas que viajan a bordo de buques de pasaje procedentes de puertos de los Estados miembros de la Comunidad o con destino a los mismos (DO L 188 de 2.7.1998, p. 35).

<sup>(4)</sup> Directiva 2010/65/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre las formalidades informativas exigibles a los buques a su llegada o salida de los puertos de los Estados miembros y por la que se deroga la Directiva 2002/6/CE (DO L 283 de 29.10.2010, p. 1).

<sup>(5)</sup> Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo y por la que se deroga la Directiva 93/75/CEE del Consejo (DO L 208 de 5.8.2002, p. 10).

única nacional, lo cual permite a la autoridad competente acceder fácilmente a los datos en caso de emergencia o tras un accidente en el mar. El número de personas a bordo debe ser comunicado a la ventanilla única nacional empleando los medios técnicos apropiados, cuya elección debe dejarse a la discreción de los Estados miembros. Como alternativa, debe ser comunicado a la autoridad designada mediante el sistema de identificación automática.

- (5) A fin de facilitar el suministro e intercambio de la información comunicada en virtud de la presente Directiva y de reducir la carga administrativa, los Estados miembros deben hacer uso de las formalidades informativas armonizadas establecidas por la Directiva 2010/65/UE. En caso de que se produzca un accidente que afecte a más de un Estado miembro, los Estados miembros deben poner dicha información a disposición de los demás Estados miembros a través del sistema SafeSeaNet.
- (6) Con el fin de que los Estados miembros tengan tiempo suficiente para añadir nuevas funcionalidades a las ventanillas únicas nacionales, es oportuno prever un período transitorio durante el cual los Estados miembros tengan la posibilidad de mantener el sistema actual de registro de personas a bordo de buques de pasaje.
- (7) Los avances en el desarrollo de las ventanillas únicas nacionales deben servir de base para impulsar una ventanilla única europea en el futuro.
- (8) Los Estados miembros deben animar a los operadores, y en especial a los operadores más pequeños, a hacer uso de la ventanilla única nacional. Sin embargo, a fin de garantizar el cumplimiento del principio de proporcionalidad, los Estados miembros deben tener la posibilidad de eximir, en condiciones específicas, a los operadores más pequeños que todavía no hagan uso de la ventanilla única nacional y efectúen principalmente travesías nacionales cortas de menos de 60 minutos, de la obligación de comunicar el número de personas a bordo a la ventanilla única nacional.
- (9) A fin de tener en cuenta la localización geográfica específica de las islas de Heligoland y Bornholm y la naturaleza de las conexiones de transporte entre cada una de ellas y el continente, debe concederse a Alemania, Dinamarca y Suecia un plazo adicional para recabar la lista de personas a bordo y, durante un período transitorio, para comunicar dicha información con arreglo al sistema actual.
- (10) Los Estados miembros deben continuar teniendo la posibilidad de reducir el umbral de 20 millas para registrar y comunicar la lista de personas a bordo. Este derecho incluye aquellas travesías en las que los buques de pasaje que transportan un elevado número de pasajeros hacen escalas sucesivas en puertos situados a menos de 20 millas de distancia en el curso de una única travesía más larga. En estos casos, los Estados miembros deben poder reducir el umbral de 20 millas para que sea posible registrar la información exigida por la presente Directiva con respecto a los pasajeros a bordo que hayan embarcado en el primer puerto o en puertos intermedios.
- (11) Para proporcionar a los allegados información oportuna y fiable en caso de accidente, reducir retrasos innecesarios en la asistencia consular u otros servicios y facilitar los procedimientos de identificación, los datos comunicados deben incluir la nacionalidad de las personas a bordo. En las travesías de más de 20 millas, la relación de datos exigidos se debe simplificar y precisar haciéndola concordar, en la medida de lo posible, con las obligaciones de información destinada a la ventanilla única nacional.
- (12) Dada la disponibilidad de medios electrónicos de registro de datos, y teniendo en cuenta el hecho de que los datos personales se recopilan antes de la salida del buque, el plazo de 30 minutos fijado actualmente por la Directiva 98/41/CE debe reducirse a 15 minutos.
- (13) Es importante que todas las personas a bordo reciban instrucciones claras de actuación para casos de emergencia, con arreglo a requisitos internacionales.
- (14) Para aumentar la claridad jurídica y la coherencia con la legislación de la Unión en la materia y, en particular, con la Directiva 2009/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(1)</sup>, es necesario actualizar o eliminar una serie de referencias obsoletas, ambiguas y confusas. La definición de «buque de pasaje» debe ajustarse a la de otros actos legislativos de la Unión, manteniendo el ámbito de aplicación de la presente Directiva. La definición de «aguas abrigadas» debe ser sustituida por un concepto ajustado a la Directiva 2009/45/CE a efectos de las exenciones de la presente Directiva, garantizando a la vez la proximidad de instalaciones de búsqueda y salvamento. La definición de «persona designada» debe modificarse para reflejar las nuevas tareas, entre las que ya no se incluye la de conservar la información. La definición de «autoridad designada» debe incluir a las autoridades competentes que tengan acceso directo o indirecto a la información requerida por la presente Directiva. Las obligaciones correspondientes relativas a los sistemas de registro de pasajeros de las compañías deben suprimirse.

<sup>(1)</sup> Directiva 2009/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de mayo de 2009, sobre las reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje (DO L 163 de 25.6.2009, p. 1).

- (15) La presente Directiva no se debe aplicar a yates o naves de recreo. En particular, esta Directiva no se debe aplicar a yates de recreo o naves de recreo fletados a casco desnudo que no hayan estado ulteriormente al servicio de una actividad económica de transporte de pasajeros.
- (16) Los Estados miembros deben seguir siendo responsables de garantizar el cumplimiento de las obligaciones de registro de datos con arreglo a la Directiva 98/41/CE, en particular por lo que se refiere a la exactitud y prontitud del registro. Para garantizar la coherencia de la información, deben poder efectuarse controles aleatorios.
- (17) En la medida en que las medidas previstas en la Directiva 98/41/CE y en la Directiva 2010/65/UE conllevan el tratamiento de datos personales, este tratamiento debe efectuarse de conformidad con la legislación de la Unión en materia de protección de datos personales, en particular el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(1)</sup> y el Reglamento (CE) n.º 45/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(2)</sup>. En particular y sin perjuicio de otras obligaciones legales en el cumplimiento de las disposiciones en materia de protección de datos, los datos personales recopilados de conformidad con la Directiva 98/41/CE no deben tratarse o utilizarse para ningún otro fin, ni conservarse más tiempo del necesario para los fines de aquella. Los datos personales deben por tanto borrarse automáticamente y sin retrasos injustificados una vez la travesía del buque haya concluido de forma segura, o, según proceda, al término de una investigación o un procedimiento judicial que tenga lugar tras un accidente o una emergencia.
- (18) Teniendo en cuenta los últimos avances tecnológicos y el coste de ejecución, cada compañía deberá aplicar las medidas técnicas y organizativas adecuadas para proteger los datos personales tratados de conformidad con la presente Directiva de una destrucción accidental o ilícita o una pérdida accidental, una alteración y su comunicación o acceso no autorizado, en consonancia con la legislación de la Unión y la legislación nacional en materia de protección de datos.
- (19) Habida cuenta del principio de proporcionalidad, y dado que facilitar información veraz redundaría en interés del propio pasajero, los actuales medios de registro de datos personales, sobre la base de una declaración del pasajero, son suficientes a efectos de la Directiva 98/41/CE. Al mismo tiempo, los medios electrónicos de registro y verificación de datos deben garantizar que para cada persona a bordo se registre una información única.
- (20) Para aumentar la transparencia y facilitar la notificación de exenciones y de solicitudes de excepción por parte de los Estados miembros, la Comisión debe crear y mantener una base de datos a tal fin. En ella deben incluirse las medidas notificadas en su forma propuesta y en su forma adoptada. Las medidas adoptadas deben hacerse públicas.
- (21) Los datos relativos a las notificaciones de exenciones y a las solicitudes de exención por parte de los Estados miembros deben estar armonizados y coordinados, según sea necesario, para que el uso de dichos datos sea lo más eficaz posible.
- (22) Habida cuenta de los cambios introducidos por el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, debe actualizarse lo relativo a las facultades conferidas a la Comisión para la aplicación de la Directiva 98/41/CE. Los actos de ejecución deben adoptarse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(3)</sup>.
- (23) A fin de tener en cuenta las novedades que se van produciendo a nivel internacional y para aumentar la transparencia, en caso necesario debe delegarse en la Comisión la facultad de adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo relativo a la no aplicación, a efectos de la presente Directiva, de las modificaciones de los instrumentos internacionales. Reviste especial importancia que la Comisión realice las consultas apropiadas durante sus trabajos preparatorios, también a nivel de expertos, y que dichas consultas se lleven a cabo de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional «Legislar mejor» de 13 de abril de 2016. En particular, a fin de garantizar la participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben todos los documentos al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que tratan de la preparación de los actos delegados.

<sup>(1)</sup> Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE (Reglamento general de protección de datos) (DO L 119 de 4.5.2016, p. 1).

<sup>(2)</sup> Reglamento (CE) n.º 45/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de diciembre de 2000, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales por las instituciones y los organismos comunitarios y a la libre circulación de estos datos (DO L 8 de 12.1.2001, p. 1).

<sup>(3)</sup> Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

- (24) Habida cuenta del ciclo completo de seguimiento de las visitas de la Agencia Europea de Seguridad Marítima, la Comisión debe evaluar la aplicación de la Directiva 98/41/CE el 22 de diciembre de 2026 y presentar un informe al Parlamento Europeo y al Consejo al respecto. Los Estados miembros deben cooperar con la Comisión para recopilar toda la información necesaria para llevar a cabo esa evaluación.
- (25) Para reflejar las modificaciones efectuadas en la Directiva 98/41/CE, la información sobre las personas a bordo debe incluirse en la lista de formalidades informativas recogidas en la parte A de la Directiva 2010/65/UE.
- (26) Para no imponer cargas administrativas desproporcionadas a los Estados miembros que no tienen litoral, puertos ni buques de pasaje que enarboleden su pabellón a los que sea de aplicación la presente Directiva, dichos Estados miembros deben ser eximidos de lo dispuesto en la presente Directiva. Esto significa que, en tanto se siga respetando dicha condición, esos Estados miembros no están obligados a incorporar la presente Directiva a su legislación.
- (27) El Supervisor Europeo de Protección de Datos, al que se consultó de conformidad con el artículo 28, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 45/2001, emitió sus observaciones formales el 9 de diciembre de 2016.
- (28) Procede, por tanto, modificar las Directivas 98/41/CE y 2010/65/UE en consecuencia.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

#### *Artículo 1*

#### **Modificaciones de la Directiva 98/41/CE**

La Directiva 98/41/CE se modifica como sigue:

1) El artículo 2 se modifica como sigue:

a) el segundo guion se sustituye por el texto siguiente:

«— “Buque de pasaje”: un buque o una nave de gran velocidad que transporte más de doce pasajeros.»;

b) el sexto guion se sustituye por el texto siguiente:

«— “Persona designada”: la persona responsable designada por una compañía para que cumpla las obligaciones del Código CGS, si procede, o cualquier otra persona designada por la compañía para que se encargue de transmitir la información sobre las personas embarcadas en uno de los buques de pasaje de la compañía.»;

c) el séptimo guion se sustituye por el texto siguiente:

«— “Autoridad designada”: la autoridad competente del Estado miembro responsable de las labores de búsqueda y salvamento, o encargada en caso de accidente, que tenga acceso a la información requerida por la presente Directiva.»;

d) se suprime el noveno guion;

e) en el décimo guion, la frase introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«— “Servicio regular”, una serie de travesías efectuadas por buques entre dos o más puertos, o una serie de travesías con origen y destino en el mismo puerto sin escalas intermedias, ya sea.»;

f) se añade el siguiente decimosegundo guion:

«— “Zona portuaria”: la zona definida en la letra r) del artículo 2 de la Directiva 2009/45/CE.»;

g) se añade el siguiente decimotercer guion:

«— “Yate de recreo o nave de recreo”: una embarcación que no se utilice para el comercio, con independencia de su medio de propulsión.»;

- 2) El artículo 3 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 3

1. La presente Directiva se aplicará a los buques de pasaje, con excepción de:

- los buques de guerra o de transporte de tropas,
- los yates de recreo y naves de recreo,
- los buques utilizados exclusivamente en zona portuaria o en vías de navegación interior.

2. Los Estados miembros que no tienen puertos marítimos ni buques de pasaje que enarbolan su pabellón que entren dentro del ámbito de aplicación de la presente Directiva podrán quedar eximidos de la aplicación de las disposiciones de la presente Directiva, excepto por lo que respecta a la obligación que se establece en el párrafo segundo.

Aquellos Estados miembros que deseen acogerse a dicha exención se lo comunicarán a la Comisión a más tardar el 21 de diciembre de 2019 si cumplen las condiciones y, a continuación, informarán a la Comisión anualmente de cualquier cambio posterior. Dichos Estados miembros podrán no autorizar a los buques de pasaje que entran en el ámbito de aplicación de la presente Directiva a que enarbolan su pabellón hasta que la hayan incorporado a su Derecho interno y aplicado.».

- 3) En el artículo 4, el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. Antes de que el buque de pasaje se haga a la mar, el número de personas a bordo se comunicará al capitán del buque de pasaje y se notificará utilizando los medios técnicos apropiados en la ventanilla única establecida con arreglo al artículo 5 de la Directiva 2010/65/UE del Parlamento Europeo y del Consejo (\*) o, si así lo decide el Estado miembro, se comunicará a la autoridad designada mediante el sistema de identificación automática.

Durante un período transitorio de seis años desde el 20 de diciembre de 2017, los Estados miembros podrán continuar permitiendo que esa información se comunique o bien a la persona designada por la compañía para registrar a los pasajeros o bien a través del sistema con base en tierra de la compañía que desempeñe las mismas funciones, en lugar de tener que notificarla en la ventanilla única o a la autoridad designada mediante el sistema de identificación automática.

(\*) Directiva 2010/65/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre las formalidades informativas exigibles a los buques a su llegada o salida de los puertos de los Estados miembros y por la que se deroga la Directiva 2002/6/CE (DO L 283 de 29.10.2010, p. 1).».

- 4) El artículo 5 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 5

1. Cuando un buque de pasaje zarpe de un puerto situado en un Estado miembro y realice travesías en las que la distancia navegada desde el punto de partida al puerto siguiente sea superior a 20 millas, se deberá registrar la información siguiente:

- los apellidos de las personas a bordo, sus nombres propios, su género, su nacionalidad, sus fechas de nacimiento,
- cuando el pasajero la facilite voluntariamente, información sobre los cuidados o asistencia especiales que pudiera necesitar en caso de emergencia,
- si el Estado miembro así lo decide, y cuando el pasajero lo facilite voluntariamente, un número de contacto en caso de emergencia.

2. La información enumerada en el apartado 1 se recabará antes de la salida del buque de pasaje y se notificará en la ventanilla única establecida con arreglo al artículo 5 de la Directiva 2010/65/UE al zarpar el buque de pasaje pero, en cualquier caso, no más tarde de 15 minutos después de su salida.

3. Durante un período transitorio de seis años a partir del 20 de diciembre de 2017, los Estados miembros podrán continuar permitiendo que esa información se comunique a la persona designada por la compañía o a través del sistema con base en tierra de la compañía que desempeñe las mismas funciones, en lugar de notificarla en la ventanilla única.

4. Sin perjuicio de otras obligaciones legales conforme a la legislación nacional y de la Unión sobre protección de datos, los datos personales recabados a efectos de la presente Directiva no se tratarán ni utilizarán a ningún otro efecto. Dichos datos personales deberán tratarse siempre de conformidad con la legislación de la Unión en materia de protección de datos y privacidad y deberán borrarse automáticamente y sin retrasos injustificados cuando ya no sean necesarios.».

5) En el artículo 6, el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. Cada Estado miembro, respecto de los buques de pasaje que enarbolan pabellón de un tercer país y que zarpen de un puerto situado fuera de la Unión y tengan como punto de destino un puerto situado en ese Estado miembro, exigirá a la compañía que garantice que la información indicada en el artículo 4, apartado 1, y en el artículo 5, apartado 1, se facilite de acuerdo con el artículo 4, apartado 2, y con el artículo 5, apartado 2.».

6) El artículo 8 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 8

1. Cada compañía responsable de explotar un buque de pasaje deberá nombrar para el registro de pasajeros a una persona responsable de comunicar la información contemplada en los artículos 4 y 5, en la ventanilla única establecida con arreglo al artículo 5 de la Directiva 2010/65/UE o a la autoridad designada mediante el sistema de identificación automatizado.

2. Los datos personales recopilados de acuerdo con el artículo 5 de la presente Directiva no serán conservados por la compañía durante más tiempo del necesario a efectos de la presente Directiva, y en cualquier caso solo hasta el momento en que la travesía en cuestión haya llegado a término sin percances y los datos hayan sido comunicados en la ventanilla única establecida con arreglo al artículo 5 de la Directiva 2010/65/UE. Sin perjuicio de otras obligaciones legales específicas requeridas en virtud de la legislación nacional o de la Unión, incluso para fines estadísticos, desde el momento en que la información ya no es necesaria para los fines señalados, será borrada automáticamente y sin retrasos injustificados.

3. Las compañías garantizarán que la información de los pasajeros que han declarado necesitar cuidados o asistencia especiales en situaciones de emergencia se registre debidamente y se comuniquen al capitán antes de que zarpe el buque de pasaje.».

7) El artículo 9 se modifica como sigue:

a) el apartado 2 se modifica como sigue:

— se suprime la letra a),

— las letras b) y c) se sustituyen por el texto siguiente:

«2. Un Estado miembro de cuyo puerto zarpe un buque de pasaje podrá eximirlo de la obligación de notificar el número de personas a bordo en la ventanilla única establecida con arreglo al artículo 5 de la Directiva 2010/65/UE, siempre y cuando el buque de pasaje en cuestión no sea una nave de gran velocidad, que efectúe servicios regulares en trayectos inferiores a una hora entre escalas exclusivamente en la zona marítima D, establecida en virtud del artículo 4 de la Directiva 2009/45/CE, y que la proximidad de instalaciones de búsqueda y salvamento esté garantizada en dicha zona marítima.

Un Estado miembro podrá eximir a los buques de pasaje que efectúen viajes entre dos puertos, o viajes de ida y vuelta al mismo puerto sin escalas intermedias, de las obligaciones establecidas en el artículo 5 de la presente Directiva, siempre y cuando el buque en cuestión opere exclusivamente en la zona marítima D, definida en el artículo 4 de la Directiva 2009/45/CE, y que la proximidad de instalaciones de búsqueda y salvamento esté garantizada en dicha área.».

— se añade el párrafo siguiente:

«No obstante lo dispuesto en el artículo 5, apartado 2, y sin perjuicio del período transitorio establecido en el artículo 5, apartado 3, los siguientes Estados miembros podrán aplicar las exenciones que se exponen a continuación:

- i) Alemania podrá ampliar el plazo para recabar y notificar la información mencionada en el artículo 5, apartado 1, a una hora después de la salida en el caso de los buques de pasaje que efectúan travesías de ida o vuelta a la Isla Heligoland, y
- ii) Dinamarca y Suecia podrán ampliar el plazo para recabar y notificar la información mencionada en el artículo 5, apartado 1, a una hora después de la salida en el caso de los buques de pasaje que efectúan travesías de ida o vuelta a la Isla Boornholm.»;

b) en el apartado 3, las letras a) y b) se sustituyen por el texto siguiente:

- «a) el Estado miembro deberá notificar sin tardanza a la Comisión su decisión de conceder una exención de las obligaciones contempladas en el artículo 5, explicando las razones de fondo que la sustentan. La notificación se realizará a través de la base de datos establecida y mantenida por la Comisión a tal fin, a la que tendrán acceso la Comisión y los Estados miembros. La Comisión publicará las medidas adoptadas en un sitio web accesible al público;

b) si en los seis meses siguientes a tal notificación considera que la exención no está justificada o que podría tener efectos adversos sobre la competencia, la Comisión podrá adoptar actos de ejecución, requiriendo al Estado miembro para que modifique o anule su decisión. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 13, apartado 2.»;

c) en el apartado 4, el párrafo tercero se sustituye por el texto siguiente:

«La solicitud se presentará a la Comisión a través de la base de datos contemplada en el apartado 3. Si en los seis meses siguientes a tal solicitud la Comisión considera que la excepción no está justificada o que podría tener efectos adversos sobre la competencia, podrá adoptar actos de ejecución, requiriendo al Estado miembro para que modifique la decisión propuesta o para que no la adopte. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 13, apartado 2.».

8) El artículo 10 se sustituye por el texto siguiente:

*«Artículo 10*

1. Los Estados miembros velarán por que las compañías cuenten con un procedimiento para el registro de datos que garantice que la información exigida por la presente Directiva se notifique con exactitud y a su debido tiempo.

2. Cada Estado miembro designará la autoridad que tendrá acceso a la información requerida por la presente Directiva. Los Estados miembros garantizarán que, en caso de emergencia o después de un accidente, dicha autoridad designada tenga acceso inmediato a la información requerida por la presente Directiva.

3. Los datos personales recopilados de acuerdo con el artículo 5 no serán conservados por los Estados miembros durante más tiempo del necesario para los fines de la presente Directiva, y, en cualquier caso, solo:

a) hasta el momento en que la travesía en cuestión haya llegado a término sin percances y, pero en cualquier caso, transcurridos como máximo 60 días desde que zarpó el buque, o

b) en caso de emergencia o después de un accidente, hasta que haya terminado la eventual investigación o los procedimientos judiciales.

4. Sin perjuicio de otras obligaciones legales específicas requeridas en virtud de la legislación nacional o de la Unión, incluidas obligaciones para fines estadísticos, una vez que la información ya no sea necesaria para los fines de la presente Directiva, será borrada automáticamente y sin demora injustificada.».

9) El artículo 11 se sustituye por el texto siguiente:

*«Artículo 11*

1. A efectos de la presente Directiva, los datos exigidos se recopilarán y registrarán de forma que no se produzcan retrasos injustificados a los pasajeros que embarquen o desembarquen.

2. Se evitará la multiplicación de recogidas de datos en rutas idénticas o similares.».

10) Se inserta el siguiente artículo:

*«Artículo 11 bis*

1. El tratamiento de datos personales con arreglo a la presente Directiva se realizará de conformidad con el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo (\*).

2. El tratamiento de datos personales por parte de las instituciones y órganos de la Unión con arreglo a la presente Directiva, como en la ventanilla única o en la SafeSeaNet, se realizará de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 45/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo (\*\*).

(\*) Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de abril de 2016 relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE (Reglamento general de protección de datos) (DO L 119 de 4.5.2016, p. 1).

(\*\*) Reglamento (CE) n.º 45/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo de 18 de diciembre de 2000, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales por las instituciones y los organismos comunitarios y a la libre circulación de estos datos (DO L 8 de 12.1.2001, p. 1).».

11) El artículo 12 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 12

1. En circunstancias excepcionales, cuando esté debidamente justificado por un análisis apropiado de la Comisión y con el fin de evitar una amenaza grave e inaceptable para la seguridad marítima o una incompatibilidad con la legislación marítima de la Unión, la Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 12 bis que modifiquen la presente Directiva con objeto de no aplicar, a efectos de la presente Directiva, las enmiendas a los instrumentos internacionales contempladas en el artículo 2.

2. Estos actos delegados deberán ser adoptados al menos tres meses antes de que expire el plazo establecido internacionalmente para la aceptación tácita de la enmienda en cuestión, o de la fecha prevista para la entrada en vigor de dicha enmienda. En el período previo a la entrada en vigor de dicho acto delegado, los Estados miembros se abstendrán de toda iniciativa tendente a la incorporación de la enmienda en sus Derechos nacionales o de aplicarla al instrumento internacional en cuestión.».

12) Se añade el artículo siguiente:

«Artículo 12 bis

1. Los poderes para adoptar actos delegados a que se refiere el artículo 12 se otorgan a la Comisión en las condiciones establecidas en el presente artículo.

2. Los poderes para adoptar actos delegados a que se refiere el artículo 12 se otorgan a la Comisión por un período de siete años a partir del 20 de diciembre de 2017. La Comisión elaborará un informe sobre esa delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de siete años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.

3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 12 podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en la misma. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

4. Antes de adoptar un acto delegado, la Comisión consultará con los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre la mejora de la legislación.

5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

6. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 12 entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ni el uno ni el otro formulan objeciones, o si, antes del vencimiento de dicho plazo, tanto el uno como el otro informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.».

13) El artículo 13 se modifica como sigue:

a) el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo (\*).

(\*) Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).»;

b) se suprime el apartado 3;

14) Se añade el artículo siguiente:

«Artículo 14 bis

La Comisión evaluará la aplicación de la presente Directiva y presentará los resultados de la evaluación al Parlamento Europeo y al Consejo a más tardar el 22 de diciembre de 2026.

A más tardar el 22 de diciembre de 2022, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe provisional sobre la aplicación de la presente Directiva.».

#### Artículo 2

### Modificaciones del anexo de la Directiva 2010/65/UE

En la parte A del anexo de la Directiva 2010/65/UE se añade el punto 7:

«7. Información sobre las personas a bordo

Artículo 4, apartado 2 y artículo 5, apartado 2, de la Directiva 98/41/CE del Consejo, de 18 de junio de 1998, sobre el registro de las personas que viajan a bordo de buques de pasaje procedentes de puertos de los Estados miembros de la Comunidad o con destino a los mismos (DO L 188 de 2.7.1998, p. 35).».

#### Artículo 3

### Transposición

1. El 21 de diciembre de 2019, los Estados miembros adoptarán y publicarán las medidas necesarias para dar cumplimiento a lo dispuesto en la presente Directiva. Informarán inmediatamente de ellas a la Comisión.

Aplicarán dichas medidas a partir del 21 de diciembre de 2019.

Cuando los Estados miembros adopten las referidas medidas, estas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán la forma de efectuar la mencionada referencia.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las principales disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

#### Artículo 4

### Entrada en vigor

La presente Directiva entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

#### Artículo 5

### Destinatarios

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Estrasburgo, el 15 de noviembre de 2017.

Por el Parlamento Europeo  
El Presidente  
A. TAJANI

Por el Consejo  
El Presidente  
M. MAASIKAS

**DIRECTIVA (UE) 2017/2110 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO****de 15 de noviembre de 2017****sobre un sistema de inspecciones para garantizar la seguridad en la explotación de buques de pasaje de transbordo rodado y naves de pasaje de gran velocidad en servicio regular y por la que se modifica la Directiva 2009/16/CE y se deroga la Directiva 1999/35/CE del Consejo****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 100, apartado 2,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Prevía transmisión del proyecto de acto legislativo a los Parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo <sup>(1)</sup>,

Prevía consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario <sup>(2)</sup>,

Considerando lo siguiente:

- (1) El derecho de la Unión sobre el régimen de reconocimientos obligatorio para garantizar la seguridad en la explotación de servicios regulares de buques de pasaje de transbordo rodado y naves de pasaje de gran velocidad data de 1999. Se hace necesario actualizar ahora ese derecho teniendo en cuenta los avances realizados en la aplicación del régimen de control por el Estado rector del puerto establecido por la Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(3)</sup>, así como la experiencia adquirida durante la aplicación del Memorando de Acuerdo de París sobre supervisión por el Estado rector del puerto, firmado en París el 26 de enero de 1982.
- (2) El control de adecuación del programa de adecuación y eficacia de la reglamentación (REFIT) muestra que el marco jurídico de la Unión sobre seguridad de los buques de pasaje se ha traducido en un nivel común de seguridad para dichos buques dentro de la Unión. También muestra que, como consecuencia de la forma en que ha ido evolucionando a lo largo del tiempo el Derecho de la Unión en materia de seguridad de los pasajeros, en respuesta a diferentes necesidades y situaciones, existe un cierto grado de solapamiento y duplicación que puede y debe ser racionalizado y simplificado, con el fin de reducir la carga administrativa que recae sobre los armadores y de racionalizar el esfuerzo exigido por las administraciones marítimas de los Estados miembros.
- (3) La mayoría de los Estados miembros ya combinan, en la medida de lo posible, los reconocimientos obligatorios para garantizar la seguridad en la explotación de los buques de pasaje de transbordo rodado que prestan un servicio regular con otros tipos de reconocimientos e inspecciones como son los reconocimientos por el Estado de abanderamiento y las inspecciones de control por el Estado rector del puerto. Para reducir más el esfuerzo de control y aprovechar al máximo el tiempo en que el buque o nave puede explotarse comercialmente, a la vez que se siguen garantizando unos niveles elevados de seguridad, los buques sujetos a inspecciones de control por el Estado rector del puerto deben, por tanto, ser transferidos al ámbito de aplicación de la Directiva 2009/16/CE. El ámbito de aplicación de la presente Directiva debe circunscribirse a los buques que prestan servicios regulares de buques de pasaje de transbordo rodado y naves de pasaje de gran velocidad entre puertos situados en un mismo Estado miembro o entre un puerto situado en un Estado miembro y un puerto de un tercer Estado cuando el pabellón del buque sea el mismo que el del Estado miembro de que se trate. En cuanto a los buques que lleven a cabo servicios regulares de buques de transbordo rodado y de naves de pasaje de gran velocidad entre un Estado miembro y un tercer país, la Directiva 2009/16/CE debe aplicarse cuando el pabellón no sea el mismo que el del Estado miembro de que se trate.
- (4) El concepto de «Estado de acogida» fue introducido por la Directiva 1999/35/CE del Consejo <sup>(4)</sup> para facilitar la cooperación con terceros países antes de la ampliación de la Unión en 2004. Se considera que este concepto ha dejado de ser pertinente y que, por lo tanto, debe suprimirse.

<sup>(1)</sup> DO C 34 de 2.2.2017, p. 176.

<sup>(2)</sup> Posición del Parlamento Europeo de 4 de octubre de 2017 (pendiente de publicación en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 23 de octubre de 2017.

<sup>(3)</sup> Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto (DO L 131 de 28.5.2009, p. 57).

<sup>(4)</sup> Directiva 1999/35/CE del Consejo, de 29 de abril de 1999, sobre un régimen de reconocimientos obligatorio para garantizar la seguridad en la explotación de servicios regulares de transbordadores de carga rodada y naves de pasaje de gran velocidad (DO L 138 de 1.6.1999, p. 1).

- (5) La Directiva 1999/35/CE estableció que, una vez cada doce meses, los Estados de acogida debían realizar un reconocimiento específico y un reconocimiento durante una travesía regular. Si bien el objetivo de este requisito era garantizar que estas dos inspecciones se llevaran a cabo dejando pasar un suficiente intervalo de tiempo, el control de adecuación REFIT puso de manifiesto que no siempre ocurre así. Con la finalidad de clarificar el régimen de inspecciones y de garantizar la existencia de un marco de inspección armonizado que garantice un nivel de seguridad elevado, teniendo en cuenta al mismo tiempo las necesidades comunes de los servicios de pasajeros, se debe aclarar que las dos inspecciones anuales deben tener lugar a intervalos regulares de aproximadamente seis meses. Si el buque está en servicio, entre dichas inspecciones sucesivas no deben transcurrir menos de cuatro ni más de ocho meses.
- (6) La Directiva 1999/35/CE hace referencia a «reconocimientos» en lugar de a «inspecciones». El término «reconocimiento» se utiliza en los convenios internacionales para indicar que los Estados de abanderamiento están obligados a supervisar el cumplimiento de las normas internacionales por los buques y a expedir o renovar, si procede, certificados. Sin embargo, el régimen especial de inspección de los buques de pasaje de transbordo rodado y de las naves de pasaje de gran velocidad en servicio regular no puede considerarse un reconocimiento, y los formularios de inspección correspondientes no son, ni pueden considerarse, certificados de navegabilidad. Por lo tanto, el término «reconocimiento» debe ser sustituido por «inspección» cuando se refiere a las inspecciones específicas actualmente previstas en la Directiva 1999/35/CE.
- (7) Dado su perfil específico de riesgo, los buques de pasaje de transbordo rodado y las naves de pasaje de gran velocidad deben ser inspeccionados periódicamente, con carácter prioritario. Toda inspección de buques de pasaje de transbordo rodado y de naves de pasaje de gran velocidad comprendida en el ámbito de aplicación de la Directiva 2009/16/CE debe incluirse en el número total de inspecciones anuales llevadas a cabo por cada Estado miembro.
- (8) La compañía debe pagar los costes relacionados con las inspecciones que tengan como consecuencia la prohibición de salida de los buques.
- (9) A fin de tener en cuenta las novedades que se van produciendo a nivel internacional, así como la experiencia, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea por lo que respecta a la no aplicación, a efectos de la presente Directiva, de las modificaciones de los instrumentos internacionales, en caso necesario, y a la actualización de los requisitos técnicos. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación <sup>(1)</sup>. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados.
- (10) La Directiva 2009/16/CE debe modificarse para garantizar que se mantienen el contenido y la frecuencia de las inspecciones de los buques de pasaje de transbordo rodado y de las naves de pasaje de gran velocidad. Por consiguiente, se deben incluir en la Directiva 2009/16/CE disposiciones específicas para las inspecciones y verificaciones de los buques de pasaje de transbordo rodado y de las naves de pasaje de gran velocidad en servicio regular que están sujetos a control por el Estado rector del puerto.
- (11) Cuando se efectúen inspecciones con arreglo a la Directiva 2009/16/CE, se debe hacer todo lo posible por evitar una demora o inmovilización indebidas de un buque.
- (12) Resulta importante que se tengan en cuenta las condiciones de vida y de trabajo a bordo de la tripulación, así como la formación y cualificaciones de sus miembros, ya que las condiciones sociales, sanitarias y de seguridad se encuentran estrechamente interrelacionadas.
- (13) Habida cuenta del ciclo completo de seguimiento de las visitas de la Agencia Europea de Seguridad Marítima, la Comisión debe evaluar la aplicación de la presente Directiva a más tardar siete años después de la fecha de transposición de la presente Directiva y presentar un informe al Parlamento Europeo y al Consejo al respecto. Los Estados miembros deben cooperar con la Comisión para recopilar toda la información necesaria a fin de llevar a cabo esta evaluación.
- (14) Para no imponer cargas administrativas desproporcionadas a los Estados miembros sin litoral, una norma de disposiciones mínimas debe permitir a estos Estados miembros no aplicar lo dispuesto en la presente Directiva, lo que quiere decir que esos Estados miembros no están obligados a incorporar la presente Directiva a su Derecho interno, siempre que cumplan determinados criterios.
- (15) Dado que los objetivos de la presente Directiva, a saber, garantizar la seguridad en la explotación de los buques de pasaje de transbordo rodado y de las naves de pasaje de gran velocidad en servicio regular, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, dada la dimensión del mercado interior del transporte

<sup>(1)</sup> DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

marítimo de pasajeros y el carácter transfronterizo de la explotación de dichos buques y naves en la Unión y a escala internacional, sino que pueden lograrse mejor estableciendo un nivel común de seguridad y evitando un falseamiento de la competencia a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.

- (16) Para aumentar la claridad y la coherencia jurídicas, y teniendo en cuenta el número de modificaciones correspondientes, procede derogar la Directiva 1999/35/CE y la Directiva 2009/16/CE debe modificarse en consecuencia.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

#### *Artículo 1*

### **Ámbito de aplicación**

1. La presente Directiva se aplicará a los buques de pasaje de transbordo rodado y las naves de pasaje de gran velocidad
  - a) que presten servicio regular entre un puerto de un Estado miembro y un puerto de un tercer país cuando el pabellón del buque sea el mismo que el del Estado miembro en cuestión, o
  - b) que realicen travesías nacionales en servicio regular en zonas marítimas en las que los buques de clase A puedan operar de conformidad con el artículo 4 de la Directiva 2009/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(1)</sup>.
2. La presente Directiva no se aplicará a los buques de pasaje de transbordo rodado ni a las naves de pasaje de gran velocidad cubiertos por la Directiva 2009/16/CE.
3. Los Estados miembros podrán aplicar la presente Directiva a los buques de pasaje de transbordo rodado y las naves de pasaje de gran velocidad que efectúen un servicio regular de viajes nacionales en zonas marítimas distintas de las mencionadas en el apartado 1, letra b).
4. Podrán establecer excepciones a la presente Directiva, excepto por lo que se refiere a las obligaciones establecidas en el párrafo segundo, los Estados miembros que no tengan puertos marítimos y que hayan podido comprobar que entra en el ámbito de aplicación de la presente Directiva menos del 5 % del número total de los buques de pasaje o naves de pasaje de gran velocidad que hayan hecho escala cada año en sus puertos de aguas interiores en el período de los tres años precedentes.

Estos Estados miembros que no tienen puertos marítimos comunicarán a la Comisión el 21 de diciembre de 2019 el número total de embarcaciones y el número de buques de pasaje de transbordo rodado y de naves de pasaje de gran velocidad que hayan hecho escala en sus puertos durante el citado período de tres años a que se refiere el primer párrafo e informarán en lo sucesivo anualmente a la Comisión de toda variación que se produzca posteriormente en esos números.

#### *Artículo 2*

### **Definiciones**

A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

- 1) «buque de pasaje de transbordo rodado», un buque de pasajeros dotado de sistemas que permitan embarcar y desembarcar directamente los vehículos terrestres o ferroviarios por sus propios medios, con capacidad superior a doce pasajeros;
- 2) «nave de pasaje de gran velocidad», una nave de pasajeros definida en la regla 1 del capítulo X del Convenio SOLAS 74, y que transporte más de doce pasajeros;
- 3) «convenio SOLAS 74», el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974, incluidos los protocolos y enmiendas al mismo, en su versión actualizada;

<sup>(1)</sup> Directiva 2009/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de mayo de 2009, sobre las reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje (DO L 163 de 25.6.2009, p. 1).

- 4) «Código de naves de gran velocidad», el «Código internacional de seguridad para las naves de gran velocidad» contenido en la Resolución del Comité de Seguridad Marítima MSC.36(63) de la OMI, de 20 de mayo de 1994, o el «Código internacional de seguridad para las naves de gran velocidad» de 2000 (Código NGV 2000), contenido en la Resolución MSC.97(73) de la OMI, de diciembre de 2000, en su versión actualizada;
- 5) «SARC», las Directrices de la OMI para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación, en su versión actualizada;
- 6) «servicio regular», una serie de travesías efectuadas por buques de pasaje de transbordo rodado o naves de pasaje de gran velocidad entre dos o más puertos, o una serie de travesías con origen y destino en el mismo puerto sin escalas intermedias, ya sea:
  - a) de acuerdo con un horario publicado, o
  - b) con un grado de regularidad o frecuencia que lo convierten en una serie sistemática reconocible;
- 7) «zona marítima», cualquier zona marítima o ruta marítima establecida con arreglo al artículo 4 de la Directiva 2009/45/CE;
- 8) «certificados»:
  - a) en el caso de los buques de pasaje de transbordo rodado y las naves de pasaje de gran velocidad que realizan travesías internacionales, los certificados de seguridad expedidos de conformidad con el Convenio SOLAS 74 o con el Código de naves de gran velocidad, junto con los pertinentes inventarios del equipo adjuntos;
  - b) en el caso de los buques de pasaje de transbordo rodado y las naves de pasaje de gran velocidad que realizan travesías nacionales, los certificados de seguridad expedidos conforme a la Directiva 2009/45/CE, junto con los pertinentes inventarios del equipo adjuntos;
- 9) «administración del Estado de abanderamiento», las autoridades competentes del Estado miembro cuyo pabellón tiene derecho a enarbolar el buque de pasaje de transbordo rodado o la nave de pasaje de gran velocidad;
- 10) «travesía nacional», toda travesía en zona marítima entre un puerto de un Estado miembro y el mismo puerto u otro puerto situado en el mismo Estado miembro;
- 11) «compañía», la organización o persona que haya accedido a hacerse cargo de todas las obligaciones y responsabilidades que impone el Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación (Código IGS) en su versión actualizada o, en los casos en los que no sea aplicable el capítulo IX del Convenio SOLAS 74, el propietario del buque de pasaje de transbordo rodado o de la nave de pasaje de gran velocidad o cualquier otra organización o persona, tales como el gestor naval o el fletador a casco desnudo, a la que el propietario haya encomendado la responsabilidad de la explotación del buque de pasaje de transbordo rodado o de la nave de pasaje de gran velocidad;
- 12) «inspector», un empleado de la administración pública o cualquier otra persona debidamente autorizada por la autoridad competente de un Estado miembro para llevar a cabo las inspecciones previstas en la presente Directiva, que sea responsable ante dichas autoridades competentes y que cumpla los criterios mínimos especificados en el anexo XI de la Directiva 2009/16/CE;
- 13) «autoridad competente del Estado miembro», la autoridad designada por el Estado miembro en virtud de la presente Directiva y responsable de las tareas que esta le asigna.

### Artículo 3

#### Inspecciones preliminares

1. Antes de comenzar a prestar servicio un buque de pasaje de carga rodada o de una nave de pasaje de gran velocidad en servicio regular cubiertos por la presente Directiva, las autoridades competentes de los Estados miembros llevarán a cabo una inspección preliminar, consistente en:
  - a) la comprobación del cumplimiento de los requisitos establecidos en el anexo I, y
  - b) una inspección, de conformidad con el anexo II, para cerciorarse de que el buque de pasaje de transbordo rodado o la nave de gran velocidad cumplen los requisitos necesarios para la seguridad de la navegación en un servicio regular.
2. La inspección preliminar será efectuada por un inspector.
3. A petición de un Estado miembro, las compañías deberán facilitar pruebas del cumplimiento de los requisitos del anexo I con antelación, pero en un plazo no superior a un mes antes de la inspección preliminar.

*Artículo 4***Exenciones a la obligación de la inspección preliminar**

1. En el caso de las inspecciones preliminares, un Estado miembro podrá decidir no aplicar determinados requisitos o procedimientos de los anexos I y II aplicables a cualquier reconocimiento o inspección anual del Estado de abanderamiento llevado a cabo durante los seis meses anteriores, siempre que se hayan seguido los procedimientos y directrices pertinentes en materia de reconocimientos especificados en el SARC u otros procedimientos concebidos para alcanzar el mismo objetivo. Los Estados miembros transmitirán la información correspondiente a la base de datos de inspecciones con arreglo al artículo 10.
2. Cuando un buque de pasaje de transbordo rodado o una nave de pasaje de gran velocidad vaya a empezar a prestar un servicio regular distinto, el Estado miembro podrá tener en cuenta las inspecciones y reconocimientos ya realizados anteriormente en dicho buque o nave en relación con la navegación en un servicio regular anterior cubierto por la presente Directiva. Siempre que el Estado miembro considere concluyentes estas inspecciones y reconocimientos anteriores y que sean pertinentes a efectos de las nuevas condiciones de explotación, no será necesario realizar las inspecciones contempladas en el artículo 3, apartado 1, con anterioridad a la entrada en servicio del buque de pasaje de transbordo rodado o nave de gran velocidad en el nuevo servicio regular.
3. A petición de una compañía, los Estados miembros podrán confirmar por adelantado su conformidad con la pertinencia de las inspecciones y reconocimientos anteriores a efectos de las nuevas condiciones de explotación.
4. En los casos en que, debido a circunstancias imprevistas, exista una necesidad urgente de introducir rápidamente un buque de pasaje de transbordo rodado o una nave de pasaje de gran velocidad de sustitución para garantizar la continuidad del servicio, y no sea de aplicación el apartado 2, el Estado miembro podrá permitir que el buque de pasaje de transbordo rodado o la nave entren en servicio siempre que se cumplan las condiciones siguientes:
  - a) la inspección visual y la verificación de los documentos no susciten dudas acerca de si el buque de pasaje de transbordo rodado o nave de pasaje de gran velocidad cumple las prescripciones necesarias para la seguridad de la navegación, y
  - b) el Estado miembro complete la inspección preliminar prevista en el artículo 3, apartado 1, en el plazo de un mes.

*Artículo 5***Inspecciones periódicas**

1. Los Estados miembros realizarán una vez cada doce meses:
  - a) una inspección, de conformidad con el anexo II, y
  - b) una inspección durante un servicio regular, no antes de transcurridos cuatro meses pero, a más tardar, ocho meses después de la inspección mencionada en la letra a), y que incluya los elementos enumerados en el anexo III y, de acuerdo con la estimación profesional del inspector, un número de los elementos enumerados en los anexos I y II suficiente para garantizar que el buque de pasaje de transbordo rodado o la nave de pasaje de gran velocidad sigue cumpliendo todos los requisitos necesarios para la seguridad de la navegación.

A los efectos de la letra a) del presente artículo, se considerará como inspección preliminar una inspección de conformidad con el artículo 3.

2. A discreción del Estado miembro, la inspección a que hace referencia el apartado 1, letra a), puede realizarse al mismo tiempo que, o junto con, el reconocimiento anual del Estado de abanderamiento, siempre que se haya efectuado con arreglo a los procedimientos y directrices pertinentes en materia de reconocimientos especificados en el SARC o a otros procedimientos concebidos para alcanzar el mismo objetivo.
3. Los Estados miembros efectuarán también una inspección conforme al anexo II cada vez que el buque de pasaje de transbordo rodado o la nave de pasaje de gran velocidad sufra reparaciones, alteraciones o modificaciones de importancia, o un cambio de gestión, o sea transferido a otra clase. No obstante, en caso de cambio de gestión o de transferencia de clase, el Estado miembro podrá dispensar al buque de pasaje de transbordo rodado o nave de pasaje de gran velocidad de la inspección establecida en la primera frase del presente apartado, tras tener en cuenta las inspecciones realizadas con anterioridad en el buque de pasaje de transbordo rodado o en la nave de pasaje de gran velocidad, siempre que la seguridad para la navegación de dicho buque o nave no se vea afectada por ese cambio o transferencia.

*Artículo 6***Informe de la inspección**

1. Una vez finalizada cualquier inspección realizada de conformidad con la presente Directiva, el inspector redactará un informe conforme a lo dispuesto en el anexo IX de la Directiva 2009/16/CE.
2. La información contenida en dicho informe se enviará a la base de datos de inspecciones contemplada en el artículo 10. Se entregará también una copia del informe de inspección al capitán.

*Artículo 7***Rectificación de deficiencias, prohibición de salida y suspensión de la inspección**

1. Los Estados miembros velarán por que se subsane cualquier deficiencia confirmada o detectada por una inspección realizada de conformidad con la presente Directiva.
2. En caso de que se detecten deficiencias manifiestamente peligrosas para la salud o la seguridad, o que planteen un peligro inmediato para la salud o la vida, el buque de pasaje de transbordo rodado o la nave de pasaje de gran velocidad, su tripulación y los pasajeros, la autoridad competente del Estado miembro se asegurará de que el buque de pasaje o la nave de pasaje de gran velocidad sean objeto de una orden que prohíba su salida («orden de prohibición de salida»). Se entregará también una copia de dicha orden al capitán.
3. No se levantará la orden de prohibición de salida hasta que la deficiencia haya sido subsanada a satisfacción de la autoridad competente del Estado miembro, o hasta que la autoridad competente del Estado miembro haya determinado que, sujeto a aquellas condiciones que sean necesarias, el buque o la nave puede hacerse a la mar o continuar la navegación interrumpida sin riesgo para la seguridad y la salud de los pasajeros o de la tripulación, ni para el buque de pasaje de transbordo rodado o la nave de pasaje de gran velocidad, ni para otros buques.
4. Si una deficiencia como la mencionada en el apartado 2 no puede subsanarse inmediatamente en el puerto en que haya sido confirmada o detectada, la autoridad competente del Estado miembro podrá acordar autorizar al buque o la nave a dirigirse a un astillero de reparaciones adecuado en el que la deficiencia pueda ser inmediatamente subsanada.
5. En circunstancias excepcionales, cuando el estado general de un buque de pasaje de transbordo rodado o de una nave de pasaje de gran velocidad sea manifiestamente deficiente, la autoridad competente del Estado miembro podrá suspender la inspección de dicho buque de pasaje de transbordo rodado o nave hasta que la compañía adopte las medidas necesarias para asegurarse de que el buque de pasaje o la nave de gran velocidad ya no resulta claramente peligroso para la salud o la seguridad ni representa un peligro inmediato para la vida de su tripulación y pasajeros, o para asegurarse de que cumple los requisitos correspondientes de los convenios internacionales aplicables.
6. En caso de que la autoridad competente del Estado miembro suspenda la inspección de conformidad con el apartado 5, se impondrá automáticamente al buque de pasaje de transbordo rodado o nave de pasaje de gran velocidad una orden de prohibición de salida. La orden de prohibición de salida podrá retirarse cuando la inspección se haya reanudado y concluido con éxito y cuando se hayan cumplido las condiciones establecidas en el apartado 3 del presente artículo y en el artículo 9, apartado 2.
7. Para aliviar la congestión en un puerto, la autoridad competente del Estado miembro podrá autorizar el traslado de un buque de pasaje de transbordo rodado o nave de pasaje de gran velocidad sujetos a una prohibición de salida a otra parte del mismo puerto si ello puede hacerse de forma segura. Sin embargo, el riesgo de congestión de un puerto no podrá utilizarse como argumento cuando se decida si se impone o se levanta una orden de prohibición de salida. Las autoridades u organismos portuarios facilitarán la acogida de dichos buques.

*Artículo 8***Derecho de recurso**

1. La compañía tendrá derecho de recurso contra una orden de prohibición de salida emitida por la autoridad competente del Estado miembro. El recurso no suspenderá la orden de prohibición de salida, a no ser que se concedan medidas cautelares con arreglo al Derecho nacional. Los Estados miembros establecerán y mantendrán procedimientos adecuados de recurso con tal fin, de acuerdo con sus legislaciones nacionales.
2. Las autoridades competentes de los Estados miembros informarán al capitán del buque de pasaje de transbordo rodado o de la nave de pasaje de gran velocidad sujetos a una orden de prohibición de salida del derecho de recurso y de los procedimientos aplicables. Cuando, como resultado de un recurso se revoque o se modifique una orden de prohibición de salida, los Estados miembros velarán por que la base de datos de inspecciones contemplada en el artículo 10 sea actualizada en consecuencia sin demora.

## Artículo 9

### Costes

1. En el caso de que las inspecciones a que se refieren los artículos 3 y 5 confirmen o revelen deficiencias que justifiquen una orden de prohibición de salida, todos los gastos relacionados con las inspecciones correrán a cargo de la compañía.
2. No se levantará la orden de prohibición de salida hasta que los costes se hayan reembolsado en su totalidad o se haya dado una garantía suficiente.

## Artículo 10

### Informes de inspección

1. La Comisión desarrollará, mantendrá y actualizará una base de datos de inspecciones, a la que todos los Estados miembros deberán estar conectados y que contendrá toda la información requerida para la aplicación del sistema de inspección previsto en la presente Directiva. Esta base de datos se basará en la base de datos de inspecciones a que se refiere el artículo 24 de la Directiva 2009/16/CE y tendrá funcionalidades similares a ella.
2. Los Estados miembros se asegurarán de que la información relacionada con inspecciones llevadas a cabo de conformidad con la presente Directiva, incluidas las informaciones relativas a deficiencias y órdenes de prohibición de salida, se transfiera sin demora a la base de datos de inspecciones tan pronto como se acabe el informe de inspección o se levante la orden de prohibición de salida. Por lo que se refiere a los pormenores de la información, se aplicarán *mutatis mutandis* las disposiciones del anexo XIII de la Directiva 2009/16/CE.
3. Los Estados miembros se asegurarán de que la información transmitida a la base de datos de inspecciones se valide en el plazo de 72 horas a efectos de publicación.
4. La Comisión velará por que la base de datos de inspecciones permita recuperar toda la información útil sobre la aplicación de la presente Directiva basada en los datos de inspección proporcionados por los Estados miembros.
5. Los Estados miembros tendrán acceso a toda la información registrada en la base de datos de inspecciones pertinente para la ejecución del sistema de inspección previsto en la presente Directiva y en la Directiva 2009/16/CE.

## Artículo 11

### Sanciones

Los Estados miembros establecerán un sistema de sanciones para las infracciones de las disposiciones nacionales adoptadas en virtud de la presente Directiva y tomarán todas las medidas necesarias para asegurar que dichas sanciones se apliquen. Las sanciones establecidas serán efectivas, proporcionadas y disuasorias.

## Artículo 12

### Procedimiento de modificación

1. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 13 y modificar los anexos a la presente Directiva con el fin de tener en cuenta las novedades a nivel internacional, en particular en el marco de la OMI, y para mejorar sus especificaciones técnicas en función de la experiencia adquirida.
2. En circunstancias excepcionales, cuando esté debidamente justificado por un análisis apropiado realizado por la Comisión y con el fin de evitar una amenaza grave e inaceptable para la seguridad marítima, la salud, la vida o las condiciones de trabajo a bordo o el medio marino, o de evitar la incompatibilidad con la legislación marítima de la Unión, la Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 13, y a modificar la presente Directiva con el fin de no aplicar, a los efectos de la presente Directiva, una modificación de los instrumentos internacionales contemplados en el artículo 2.

Esos actos delegados se adoptarán al menos tres meses antes de que expire el plazo internacionalmente establecido para la aceptación tácita de la modificación en cuestión o de la fecha prevista para la entrada en vigor de dicha modificación. En el período previo a la entrada en vigor de dicho acto delegado, los Estados miembros se abstendrán de toda iniciativa tendente a integrar la modificación en sus Derechos nacionales o a aplicarla al instrumento internacional en cuestión.

## Artículo 13

**Ejercicio de la delegación**

1. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 12 se otorgan a la Comisión en las condiciones establecidas en el presente artículo.
2. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 12 se otorgan a la Comisión por un período de siete años a partir del 20 de diciembre de 2017. La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de siete años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.
3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 12 podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La Decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en la misma. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.
4. Antes de la adopción de un acto delegado, la Comisión consultará con los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación.
5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.
6. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 12 entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

## Artículo 14

**Modificación de la Directiva 2009/16/CE**

La Directiva 2009/16/CE se modifica como sigue:

- 1) En el artículo 2 se añaden los puntos siguientes:

- «25. “buque de pasaje de transbordo rodado”: un buque de pasajeros dotado de sistemas que permitan embarcar y desembarcar directamente los vehículos terrestres o ferroviarios por sus propios medios, con capacidad superior a doce pasajeros;
26. “nave de pasaje de gran velocidad”: una nave de pasajeros definida en la regla 1 del capítulo X del Convenio SOLAS 74, que transporte más de doce pasajeros;
27. “servicio regular”: una serie de travesías efectuadas por un buque de pasaje de transbordo rodado o una nave de pasaje de gran velocidad entre dos o más puertos, o una serie de travesías con origen y destino en el mismo puerto sin escalas intermedias, ya sea:
  - i) de acuerdo con un horario publicado, o
  - ii) con un grado de regularidad o frecuencia que lo convierten en una serie sistemática reconocible.».

- 2) En el artículo 3, apartado 1, se añade el párrafo siguiente:

«La presente Directiva se aplicará también a las inspecciones de buques de pasaje de transbordo rodado y naves de pasaje de gran velocidad efectuadas fuera de un puerto o de un fondeadero durante un servicio regular de conformidad con el artículo 14 bis.».

- 3) En el artículo 13, la frase introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«Los Estados miembros se asegurarán de que los buques que sean seleccionados para una inspección de conformidad con el artículo 12 o el artículo 14 bis sean objeto de una inspección inicial o de una inspección más detallada atendiendo a las disposiciones siguientes:».

- 4) Se inserta el artículo 14 bis siguiente:

«Artículo 14 bis

**Inspección de buques de pasaje de transbordo rodado y naves de pasaje de gran velocidad efectuada en un servicio regular**

1. Los buques de pasaje de transbordo rodado y las naves de pasaje de gran velocidad que prestan un servicio regular podrán optar a las inspecciones de conformidad con los plazos y otros requisitos establecidos en el anexo XVII.
2. Cuando planifiquen inspecciones de un buque de pasaje de transbordo rodado o de una nave de pasaje de gran velocidad, los Estados miembros tendrán debidamente en consideración el programa de operaciones y mantenimiento de ese buque de pasaje de transbordo rodado o nave de pasaje de gran velocidad.
3. Cuando un buque de pasaje de transbordo rodado o una nave de pasaje de gran velocidad se sometan a una inspección de conformidad con el anexo XVII, dicha inspección se registrará en la base de datos de inspecciones y se tendrá en cuenta para los fines de los artículos 10, 11 y 12, así como para el cálculo del cumplimiento del compromiso de inspección de cada Estado miembro. Dicha inspección se contabilizará en el número total de inspecciones anuales realizadas por cada Estado miembro de conformidad con lo dispuesto en el artículo 5.
4. El artículo 9, apartado 1, el artículo 11, letra a) y el artículo 14 no se aplicarán a los buques de pasaje de transbordo rodado ni a las naves de pasaje de gran velocidad en servicio regular e inspeccionados de conformidad con el presente artículo.
5. La autoridad competente se asegurará de que los buques de pasaje de transbordo rodado o las naves de pasaje de gran velocidad que estén sujetos a una inspección adicional de conformidad con el artículo 11, letra b), sean seleccionados para una inspección con arreglo al anexo I, parte II, 3A, letra c), y 3B, letra c). Las inspecciones realizadas en virtud del presente apartado no afectarán al intervalo de inspección establecido en el apartado 2 del anexo XVII.
6. El inspector de la autoridad competente del Estado del puerto podrá mostrar su conformidad con que, en el transcurso de la inspección de un buque de pasaje de transbordo rodado o de una nave de pasaje de gran velocidad, le acompañe, en calidad de observador, un inspector del Estado del puerto de otro Estado miembro. Cuando el pabellón del buque sea el de un Estado miembro, el Estado del puerto invitará, previa solicitud, a un representante del Estado de pabellón a acompañar a la inspección en calidad de observador.».

- 5) En el artículo 15, se suprime el apartado 3.

- 6) En el artículo 16, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Un Estado miembro denegará el acceso a sus puertos y fondeaderos a todo buque que:

- enarbole el pabellón de un Estado cuyo índice de inmovilizaciones corresponda a la lista negra adoptada de acuerdo con el MA de París sobre la base de la información registrada en la base de datos de inspecciones y publicada anualmente por la Comisión, y haya sido inmovilizado más de dos veces durante los 36 meses precedentes en un puerto o fondeadero de un Estado miembro o de un Estado parte del MA de París, o
- enarbole el pabellón de un Estado cuyo índice de inmovilizaciones corresponda a la lista gris adoptada de acuerdo con el MA de París sobre la base de la información registrada en la base de datos de inspecciones y publicada anualmente por la Comisión, y haya sido inmovilizado más de dos veces durante los 24 meses precedentes en un puerto o fondeadero de un Estado miembro o de un Estado parte del MA de París.

El párrafo primero no será aplicable a las situaciones descritas en el artículo 21, apartado 6.

La denegación de acceso será aplicable desde el momento en que el buque abandone el puerto o fondeadero donde haya sido inmovilizado por tercera vez y en el que se haya cursado una notificación de denegación de acceso».

- 7) Se añade el anexo siguiente:

«ANEXO XVII

**Inspección de buques de pasaje de transbordo rodado y naves de pasaje de gran velocidad en un servicio regular**

- 1.1. Antes de que un buque de pasaje de transbordo rodado o de una nave de pasaje de gran velocidad comience a prestar un servicio regular al que es de aplicación la presente Directiva, los Estados miembros llevarán a cabo una inspección, de conformidad con el artículo 3, apartado 1, de la Directiva (UE) 2017/2110 (\*), para cerciorarse de que el buque o la nave cumplen los requisitos necesarios para la seguridad de la explotación de un servicio regular.

- 1.2. Cuando un buque de pasaje de transbordo rodado o una nave de pasaje de gran velocidad vaya a empezar a prestar un servicio regular distinto, el Estado miembro interesado podrá tener en cuenta las inspecciones previas realizadas durante los últimos ocho meses en dicho buque o nave por otro Estado miembro en relación con otro servicio regular al que es de aplicación la presente Directiva, siempre que, en cada caso, el Estado miembro considere que dichas inspecciones previas son pertinentes a efectos de las nuevas condiciones de navegación y que, durante estas inspecciones, se cumplieran los requisitos necesarios para garantizar la seguridad de la explotación de un servicio regular. No será necesario aplicar las inspecciones previstas en el punto 1.1 antes de que el buque de pasaje de transbordo rodado o la nave de pasaje de gran velocidad comience la explotación del nuevo servicio regular.
- 1.3. En los casos en que, debido a circunstancias imprevistas, se haga necesaria y urgente la rápida utilización de un buque de pasaje de transbordo rodado o una nave de pasaje de gran velocidad en sustitución de otro para garantizar la continuidad del servicio y no sea de aplicación el punto 1.2, el Estado miembro podrá permitir que el buque o nave entren en servicio siempre que se cumplan las condiciones siguientes:
  - a) la inspección visual y la verificación de los documentos no susciten dudas acerca de si el buque de pasaje de transbordo rodado o una nave de pasaje de gran velocidad cumplen las prescripciones necesarias para la seguridad de la navegación, y
  - b) el Estado miembro ultime la inspección prevista en el artículo 3, apartado 1, de la Directiva (UE) 2017/2110 en el plazo de un mes.
2. Los Estados miembros, una vez al año, pero no antes de cuatro meses y no más tarde de ocho meses a partir de la inspección anterior, llevarán a cabo:
  - a) una inspección, incluidos los requisitos del anexo II de la Directiva (UE) 2017/2110 y del Reglamento (UE) n.º 428/2010 de la Comisión (\*\*), según proceda, y
  - b) una inspección durante un servicio regular. Esta inspección incluirá los elementos enumerados en el anexo III de la Directiva (UE) 2017/2110 y un número de los elementos enumerados en los anexos I y II de la Directiva (UE) 2017/2110 que sea suficiente de acuerdo con la estimación profesional del inspector, para garantizar que el buque de pasaje de transbordo rodado o la nave de pasaje de gran velocidad siguen cumpliendo todos los requisitos necesarios para la seguridad de la navegación.
3. Cuando un buque de pasaje de transbordo rodado o una nave de pasaje de gran velocidad no hayan sido inspeccionados de conformidad con el punto 2, el buque o la nave se considerarán como prioridad I.
4. A los efectos del punto 2, letra a), del presente anexo, se considerará como inspección una inspección de conformidad con el punto 1.1.

(\*) Directiva (UE) 2017/2110 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de noviembre de 2017, sobre un sistema de inspecciones para garantizar la seguridad en la explotación de buques de pasaje de transbordo rodado y naves de pasaje de gran velocidad en servicio regular y por la que se modifica la Directiva 2009/16/CE y se deroga la Directiva 1999/35/CE del Consejo (DO L 315 de 30.11.2017, p. 61).

(\*\*) Reglamento (UE) n.º 428/2010 de la Comisión, de 20 de mayo de 2010, que desarrolla el artículo 14 de la Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a las inspecciones ampliadas de buques (DO L 125 de 21.5.2010, p. 2).».

#### Artículo 15

#### Derogaciones

Queda derogada la Directiva 1999/35/CE.

Las referencias a la Directiva derogada se entenderán hechas a la presente Directiva y se leerán con arreglo a la tabla de correspondencias que figura en el anexo IV.

#### Artículo 16

#### Revisión

La Comisión evaluará la aplicación de la presente Directiva y presentará los resultados de la evaluación al Parlamento Europeo y al Consejo a más tardar el 21 de diciembre de 2026.

*Artículo 17***Transposición**

1. A más tardar el 21 de diciembre de 2019, los Estados miembros adoptarán y publicarán las medidas necesarias para dar cumplimiento a lo dispuesto en la presente Directiva. Informarán de ellas inmediatamente a la Comisión.

Aplicarán dichas medidas a partir del 21 de diciembre de 2019.

Cuando los Estados miembros adopten dichas medidas, estas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las principales disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

*Artículo 18***Entrada en vigor**

La presente Directiva entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

*Artículo 19***Destinatarios**

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Estrasburgo, el 15 de noviembre de 2017.

*Por el Parlamento Europeo*

*El Presidente*

A. TAJANI

*Por el Consejo*

*El Presidente*

M. MAASIKAS

---

## ANEXO I

**REQUISITOS ESPECÍFICOS PARA BUQUES EN SERVICIO REGULAR****(conforme a lo dispuesto en los artículos 3 y 5)**

Deberá verificarse lo siguiente:

1. que se ha facilitado al capitán la información oportuna sobre los sistemas de guía para la navegación existentes en tierra y otros sistemas de información que puedan ayudarle a dirigir la travesía con seguridad, antes de que el buque de pasaje de transbordo rodado o la nave de pasaje de gran velocidad se haga a la mar, y el capitán utiliza los sistemas de información y guía para la navegación creados por los Estados miembros;
2. que se aplican las disposiciones pertinentes de los apartados 2 a 6 de la circular MSC 699, «Directrices revisadas sobre las instrucciones de seguridad para los pasajeros», de 17 de julio de 1995;
3. que en un lugar de fácil acceso se exhibe un cuadro con la organización de los cometidos a bordo que contiene:
  - a) el horario de servicios en el mar y en puerto, y
  - b) el número máximo de horas de trabajo y mínimo de horas de descanso exigidas al personal de guardia;
4. que el capitán no tiene limitada su capacidad para tomar cualquier decisión que, de acuerdo con su criterio profesional, resulte necesaria para la seguridad de la navegación y el funcionamiento del buque o nave, en especial en condiciones de mal tiempo y mar agitada;
5. que el capitán lleva un registro de las actividades e incidentes de la navegación que sean importantes para la seguridad de la navegación;
6. que toda avería o deformación permanente de las puertas exteriores del forro o las correspondientes chapas del casco que pueda afectar a la integridad del buque de pasaje de transbordo rodado o la nave de pasaje de gran velocidad, y cualesquiera deficiencias en los medios de sujeción de dichas puertas, se notifican rápidamente tanto a la administración del Estado de abanderamiento como al Estado rector del puerto, y se reparan prontamente a satisfacción de estos;
7. que se dispone de un plan de travesía actualizado antes de la salida del buque de pasaje de transbordo rodado o de la nave de pasaje de gran velocidad y que en la elaboración de dicho plan de viaje se han tenido en cuenta todas las directrices recogidas en la Resolución A.893(21) de la Asamblea de la OMI, de 25 de noviembre de 1999, sobre «Directrices para la planificación de viajes»;
8. que la información general sobre los servicios y asistencia con que cuentan las personas mayores y discapacitadas a bordo se da a conocer a los pasajeros y se muestra en formatos adecuados para quienes sufran alguna deficiencia visual.

---

## ANEXO II

## PROCEDIMIENTOS PARA INSPECCIONES

(conforme a los artículos 3 y 5)

1. Las inspecciones garantizarán que se cumplen las prescripciones legales, expedidas por o en nombre del Estado de abanderamiento, en particular las relacionadas con la construcción, subdivisión y estabilidad, maquinaria e instalaciones eléctricas, carga, estabilidad, protección contra incendios, número máximo de pasajeros, dispositivos salvavidas y transporte de mercancías peligrosas, radiocomunicaciones y navegación. Las inspecciones incluirán a tal efecto:
  - arranque del generador de emergencia,
  - inspección del alumbrado de emergencia,
  - inspección de la fuente de alimentación de emergencia de las instalaciones de radio,
  - ensayo de la instalación de megafonía,
  - ejercicio de lucha contra incendios, incluida demostración de la capacidad de utilizar trajes de bomberos,
  - funcionamiento de la bomba contraincendios de emergencia, con dos mangueras contraincendios conectadas al colector,
  - ensayo de los mandos a distancia de parada de emergencia que controlan el suministro de combustible a las calderas y la maquinaria principal y auxiliar y accionan los ventiladores,
  - ensayo de los mandos a distancia y mandos locales de cierre de las válvulas de mariposa contraincendios,
  - ensayo de los sistemas de detección de incendios y alarma contraincendios,
  - ensayo de cierre de las puertas contraincendios,
  - accionamiento de las bombas de sentina,
  - el cierre de las puertas de mamparo estanco; tanto a distancia como mediante mando local,
  - demostración de que los miembros clave de la tripulación están familiarizados con los planes de lucha contra averías,
  - arriado y puesta a flote de al menos un bote de rescate y un bote salvavidas, puesta en marcha y ensayo del sistema de propulsión y gobierno de los mismos, recuperación y colocación de los botes en su puesto de estiba a bordo,
  - comprobación del inventario de todos los botes salvavidas y botes de rescate,
  - ensayo de los aparatos de gobierno principal y auxiliar del buque o nave.
2. En las inspecciones se examinará el conocimiento y la eficacia de los tripulantes en relación con los procedimientos de seguridad y en caso de emergencia, mantenimiento, hábitos de trabajo, seguridad de los pasajeros, procedimientos del puente y operaciones relacionadas con la carga y los vehículos. Se comprobará la capacidad de los marineros de comprender y, en su caso, dar órdenes e instrucciones e informar a sus superiores en la lengua de trabajo común indicada en el diario de navegación. Se comprobará la acreditación escrita de que los miembros de la tripulación han superado una formación especial, en particular en las áreas siguientes:
  - control de multitudes,
  - familiarización,
  - formación en seguridad destinada al personal que presta asistencia directamente al pasaje en los espacios de pasajeros y, en particular, a las personas mayores y discapacitadas en situación de emergencia,
  - gestión de crisis y comportamiento humano.

En la inspección se determinará si los sistemas de turnos provocan fatiga exagerada, especialmente en el personal de guardia.

3. Los títulos de los tripulantes que presten servicio en los buques incluidos en el ámbito de aplicación de la presente Directiva cumplirán las disposiciones de la Directiva 2008/106/CE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(1)</sup>.

---

<sup>(1)</sup> Directiva 2008/106/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, relativa al nivel mínimo de formación en las profesiones marítimas (DO L 323 de 3.12.2008, p. 33).

## ANEXO III

**PROCEDIMIENTOS PARA LLEVAR A CABO INSPECCIONES DURANTE UN SERVICIO REGULAR  
(conforme al artículo 5)**

Cuando se realicen inspecciones durante un servicio regular, se comprobará lo siguiente:

1. Información sobre los pasajeros

Que no se supera el número de pasajeros que está autorizado a transportar el buque de pasaje de transbordo rodado o la nave de pasaje de gran velocidad (en lo sucesivo, «buque») y que el registro de la información sobre los pasajeros es conforme con la Directiva 98/41/CE del Consejo <sup>(1)</sup>. Se comprobará cómo se facilita al capitán la información sobre el número total de pasajeros y, en su caso, cómo son incluidos en el total del viaje de retorno los pasajeros que hagan una travesía de ida y vuelta sin desembarcar.

2. Información sobre carga y estabilidad

Se comprobará que hay instaladas y se utilizan marcas de calado, según proceda. Se comprobará que se han tomado medidas para evitar la sobrecarga del buque y que no está sumergida la línea de carga de compartimentado apropiada. Se verificará que se evalúa debidamente la carga y la estabilidad. Se comprobará que se han pesado de forma adecuada los vehículos y el resto de la carga y que las cifras se transmiten al capitán para su utilización en las evaluaciones de la carga y la estabilidad. Se comprobará que hay planes de lucha contra averías expuestos permanentemente y que se han facilitado a los oficiales manuales sobre la lucha contra averías.

3. Seguridad para la navegación

Que se sigue el procedimiento para garantizar que el buque reúne las condiciones de seguridad necesarias para hacerse a la mar antes de que salga de puerto, el cual debe incluir un procedimiento por el que se informe expresamente de que están cerradas todas las puertas del forro estancas al agua y la intemperie. Se comprobará que todas las puertas de la cubierta de vehículos están cerradas antes de que el buque salga de puerto o permanecen abiertas únicamente el tiempo necesario para permitir cerrar el yelmo de puerta de proa, se verificarán los mecanismos de cierre de las puertas de proa, popa y costados, así como las luces indicadoras y cámaras de televisión de vigilancia que muestren la situación de dichas puertas en el puente de navegación. Se determinará y notificará toda dificultad en el funcionamiento de las luces indicadoras, especialmente por lo que se refiere a los interruptores de las puertas.

4. Consignas de seguridad

Que las consignas de seguridad rutinarias y exhibición de instrucciones para procedimientos de emergencia están en el idioma o idiomas adecuados. Se comprobará que al principio del viaje se dan las consignas de seguridad, y que estas pueden oírse en todos los espacios públicos, incluidas las cubiertas expuestas, a que los pasajeros tienen acceso.

5. Anotaciones en el diario de navegación

Que se examina el diario de navegación para comprobar si se han anotado el cierre de las puertas estancas al agua y la intemperie situadas a proa, a popa y en otros lugares, los ejercicios de cierre de las puertas estancas de compartimentado, las pruebas del aparato de gobierno, etc. También se comprobará que se anotan los calados, francobordo y datos de estabilidad, así como la lengua común de la tripulación.

6. Mercancías peligrosas

Se comprobará la aplicación de la normativa pertinente a toda carga peligrosa o contaminante. En particular, se verificará que se ha realizado una declaración sobre las mercancías peligrosas y contaminantes transportadas, que existe un manifiesto o plano de estiba que muestra su situación a bordo, que el transporte de esa carga particular está permitido en buques de pasaje, y que las mercancías peligrosas y contaminantes están adecuadamente marcadas, etiquetadas, estibadas, sujetas y separadas.

Se comprobará que los vehículos que transportan mercancías peligrosas o contaminantes llevan los rótulos indicativos adecuados y están bien sujetos. Se verificará que, cuando se transportan mercancías peligrosas o contaminantes, hay disponible en tierra una copia del manifiesto o plano de estiba. Se comprobará que el capitán conoce

<sup>(1)</sup> Directiva 98/41/CE del Consejo, de 18 de junio de 1998, sobre el registro de las personas que viajan a bordo de buques de pasaje procedentes de puertos de los Estados miembros de la Comunidad o con destino a los mismos (DO L 188 de 2.7.1998, p. 35).

las obligaciones en materia de notificación derivadas de la Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(1)</sup>, así como las instrucciones sobre los procedimientos de emergencia y primeros auxilios en caso de incidente con mercancías peligrosas o contaminantes marinos. Se comprobará que los medios de ventilación de las cubiertas de vehículos están funcionando en todo momento, que incrementan su potencia cuando los motores de los vehículos están en marcha y que hay instalado un sistema indicador que muestra en el puente si funciona la ventilación de la cubierta de vehículos.

#### 7. Sujeción de los vehículos de mercancías

Se comprobará cómo están sujetos los vehículos de mercancías, por ejemplo, estibados en bloque o con trinca individual. Se verificará también si se han provisto suficientes puntos de sujeción reforzados. Se examinarán los sistemas de sujeción de los vehículos de mercancías en condiciones de mal tiempo o cuando se prevé temporal. Se comprobará el método de sujeción de autocares y motocicletas, si existe. Se comprobará la existencia de un manual de sujeción de la carga a bordo del buque.

#### 8. Cubiertas de vehículos

Se comprobará si los espacios de categoría especial y de carga rodada son objeto de un sistema de rondas o están vigilados por circuito de televisión de modo que pueda observarse el movimiento de los vehículos en malas condiciones meteorológicas y la entrada no autorizada de pasajeros. Se verificará que las entradas y puertas contra-incendios se mantienen cerradas y que se han colocado carteles de aviso para impedir la entrada de pasajeros en las cubiertas de vehículos cuando el buque está en el mar.

#### 9. Cierre de las puertas estancas

Se comprobará que se siguen las indicaciones que figuran en las instrucciones operacionales en relación con las puertas estancas de compartimentado. Se verificará que se realizan los ejercicios prescritos. Se confirmará que el control de las puertas estancas desde el puente se verifica, cuando es posible, en modo «local». Se comprobará que las puertas se mantienen cerradas en condiciones de visibilidad restringida u otras situaciones peligrosas. Se comprobará que se enseña a los tripulantes la manera correcta de accionar las puertas, y que estos son conscientes del peligro que entraña su mala utilización.

#### 10. Patrullas contraincendios

Que existe un sistema eficiente de patrullas que permite detectar rápidamente cualquier conato de incendio. Las patrullas deben incluir los espacios de categoría especial en donde no haya instalado un sistema fijo de detección y alarma contraincendios. Estos espacios pueden estar ya patrullados conforme a lo indicado en el punto 8.

#### 11. Comunicaciones en caso de emergencia

Que en el cuadro de obligaciones hay suficientes tripulantes para asistir a los pasajeros en situación de emergencia, que pueden ser identificados con facilidad y que son capaces de comunicarse con los pasajeros si se produce una emergencia, teniendo en cuenta una combinación adecuada y apropiada de los factores siguientes:

- a) la lengua o lenguas apropiadas de las principales nacionalidades de los pasajeros transportados en una ruta concreta;
- b) la probabilidad de que la utilización de un vocabulario inglés elemental de instrucciones básicas pueda proporcionar un medio de comunicación con un pasajero que necesite asistencia, en caso de que dicho pasajero y el miembro de la tripulación no compartan una lengua común;
- c) la posible necesidad de comunicarse por algún otro medio en una emergencia (por ejemplo, mediante una demostración, signos con las manos, o llamando la atención sobre la localización de instrucciones, puestos de reunión, dispositivos salvavidas o vías de evacuación, cuando no resulte práctica la comunicación verbal);
- d) la medida en que se han impartido a los pasajeros instrucciones completas de seguridad en su lengua o lenguas nativas;
- e) las lenguas en que puedan difundirse las consignas de seguridad durante una emergencia o ejercicio para transmitir a los pasajeros las orientaciones esenciales y facilitar la asistencia a los mismos por parte de la tripulación.

#### 12. Lengua de trabajo común a los tripulantes

Que se ha establecido una lengua de trabajo que garantice el comportamiento eficaz de la tripulación en relación con la seguridad, y que dicha lengua de trabajo se hace constar oportunamente en el diario de navegación del buque.

<sup>(1)</sup> Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo y por la que se deroga la Directiva 93/75/CEE del Consejo (DO L 208 de 5.8.2002, p. 10).

### 13. Equipo de seguridad

Que se realiza el mantenimiento de los dispositivos salvavidas y de lucha contra incendios, incluidas las puertas contraincendios y otros elementos de protección estructural contra el fuego que puedan inspeccionarse con facilidad. Que están permanentemente expuestos los planos del sistema de lucha contra incendios, o que se han facilitado a los oficiales del buque manuales que contengan una información equivalente. Que la estiba de los chalecos salvavidas es correcta y que se identifican fácilmente los emplazamientos de los chalecos salvavidas infantiles. Que la carga de los vehículos no entorpece el funcionamiento de los dispositivos de lucha contra incendios, cierres de emergencia ni controles de las válvulas de temporal, etc., que puedan estar situados en las cubiertas de vehículos.

### 14. Equipo de navegación y equipo radioeléctrico

Se comprobará el correcto funcionamiento de los equipos de navegación y de comunicaciones radioeléctricas, incluidas las radiobalizas de localización de siniestros (RLS).

### 15. Alumbrado de emergencia suplementario

Se comprobará que hay instalado un alumbrado de emergencia suplementario cuando ello esté prescrito, y que se lleva un registro de sus fallos.

### 16. Medios de evacuación

Que las vías de evacuación están marcadas de acuerdo con las prescripciones aplicables, e iluminadas tanto desde las fuentes de energía eléctrica principal como desde las de emergencia. Que se han adoptado medidas para evitar que los vehículos obstaculicen las vías de evacuación cuando estas atraviesan o pasan por las cubiertas de vehículos. Se comprobará también que se mantienen expeditas las salidas, en especial las de las tiendas libres de impuestos, que a veces están bloqueadas por un exceso de mercancías.

### 17. Limpieza de la cámara de máquinas

Que la cámara de máquinas se mantiene limpia, de conformidad con los procedimientos de mantenimiento.

### 18. Eliminación de basuras

Que los sistemas empleados para la manipulación y eliminación de basuras son satisfactorios.

### 19. Plan de mantenimiento

Que todas compañías tienen una serie de órdenes permanentes, con un sistema de mantenimiento planificado, para todas las zonas relacionadas con la seguridad, incluidas las puertas de proa y popa y las aberturas de los costados junto con sus mecanismos de cierre, así como la cámara de máquinas y el equipo de seguridad. Que hay planes para la comprobación periódica de todos los elementos, a fin de mantener las normas de seguridad al nivel más elevado posible. Que existen procedimientos para registrar deficiencias y confirmar que se han rectificado, de modo que el capitán y la persona designada en tierra, que debe formar parte de la gerencia de la compañía, conozcan esas deficiencias y el hecho de que se han subsanado en un plazo especificado. Que la comprobación periódica del funcionamiento de los mecanismos de cierre de las puertas exteriores e interiores de proa incluye los indicadores, los equipos de vigilancia y cualesquiera imbornales situados en los espacios entre el yelmo de proa y la puerta interior y, en especial, los mecanismos de cierre y los sistemas hidráulicos a ellos asociados.

### 20. Travesía

Quando se realice una travesía deberá aprovecharse la ocasión para determinar si hay a bordo un número excesivo de personas, si la disponibilidad de asientos es suficiente y si los pasillos, escaleras y salidas de emergencia están bloqueados con equipajes o pasajeros sin asiento. Es necesario comprobar que no quedan pasajeros en la cubierta de vehículos antes de que el buque se haga a la mar y que no vuelven a tener acceso a la misma hasta inmediatamente antes del amarre.

---

## ANEXO IV

## TABLA DE CORRESPONDENCIAS

| Directiva 1999/35/CE                                          | Presente Directiva                                                  |
|---------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|
| Artículo 1                                                    | —                                                                   |
| Artículo 2, letras a), b), d), e), f), g), h), j), m), o), r) | Artículo 2, apartados 1), 2), 3), 4), 6), 7), 8), 9), 10), 11), 12) |
| Artículo 2, letras c), i), k), l), n), p), q), s)             | —                                                                   |
| Artículo 3                                                    | Artículo 1                                                          |
| Artículo 4                                                    | —                                                                   |
| Artículo 5, punto 1, letra a)                                 | Artículo 3                                                          |
| Artículo 5, punto 1, letra b), y 2                            | —                                                                   |
| Artículo 6                                                    | Artículo 3                                                          |
| Artículo 7                                                    | Artículo 4                                                          |
| Artículo 8, apartado 1                                        | Artículo 5, apartado 1                                              |
| Artículo 8, apartado 2                                        | Artículo 5, apartado 3                                              |
| Artículo 8, apartado 3                                        | Artículo 9, apartado 1                                              |
| Artículo 9                                                    | Artículo 6                                                          |
| Artículo 10, apartado 1, letras a), b) y c)                   | Artículo 7                                                          |
| Artículo 10, apartado 1, letra d)                             | —                                                                   |
| Artículo 10, apartado 2                                       | Artículo 7                                                          |
| Artículo 10, apartado 3                                       | Artículo 8                                                          |
| Artículo 10, apartado 4                                       | —                                                                   |
| Artículo 11, apartados 1, 2, 3, 4, 5, 7 y 8                   | —                                                                   |
| Artículo 11, apartado 6                                       | Artículo 6, apartado 1                                              |
| Artículo 13, apartados 1, 2, 4 y 5                            | —                                                                   |
| Artículo 13, apartado 3                                       | Artículo 6, apartado 2, y artículo 10                               |
| Artículo 14                                                   | —                                                                   |
| Artículo 15                                                   | —                                                                   |
| Artículo 16                                                   | —                                                                   |
| Artículo 17                                                   | Artículo 12                                                         |
| Artículo 18                                                   | Artículo 11                                                         |
| Artículo 19                                                   | Artículo 17                                                         |
| Artículo 20                                                   | Artículo 16                                                         |
| Artículo 21                                                   | Artículo 18                                                         |
| Artículo 22                                                   | Artículo 19                                                         |
| Anexo I                                                       | Anexo I                                                             |

# DIRECTIVAS

## DIRECTIVA (UE) 2018/131 DEL CONSEJO

de 23 de enero de 2018

**por la que se aplica el Acuerdo celebrado entre las Asociaciones de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) para modificar la Directiva 2009/13/CE de conformidad con las enmiendas de 2014 al Convenio sobre el Trabajo Marítimo de 2006, aprobadas el 11 de junio de 2014 por la Conferencia Internacional del Trabajo**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 155, apartado 2, en relación con su artículo 153, apartado 1, letras a), b) y c),

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Considerando lo siguiente:

- (1) De conformidad con el artículo 155, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, los empresarios y los trabajadores («interlocutores sociales») pueden pedir conjuntamente que los acuerdos que celebren a nivel de la Unión se apliquen sobre la base de una decisión del Consejo, a propuesta de la Comisión.
- (2) La Directiva 2009/13/CE del Consejo <sup>(1)</sup> aplicó el Acuerdo celebrado el 19 de mayo de 2008 entre las Asociaciones de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) para incorporar las disposiciones obligatorias del Convenio sobre el Trabajo Marítimo de 2006 (CTM) de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) al Derecho de la Unión, a fin de actualizar la legislación de la Unión en vigor con las normas del CTM que eran más favorables para la gente de mar. Su objetivo era mejorar las condiciones de trabajo de la gente de mar, en particular en lo relacionado con los acuerdos de empleo, el tiempo de trabajo, la repatriación, la progresión profesional y el desarrollo de las aptitudes, el alojamiento y las instalaciones de ocio, la alimentación y el servicio de restauración, la protección de la seguridad y la salud, la atención médica y los procedimientos de tramitación de quejas.
- (3) Tras las reuniones internacionales de expertos, la OIT puso en marcha un proceso de modificación del CMT para abordar las preocupaciones relativas, por una parte, al abandono de la gente de mar y las garantías financieras, y, por otra, a las reclamaciones relacionadas con la muerte o la discapacidad prolongada de la gente de mar, por otra. El Comité Tripartito Especial establecido en virtud del CTM adoptó dos enmiendas relacionadas con esos asuntos en su reunión celebrada del 7 al 11 de abril de 2014. Parte de las normas objeto de enmienda entraban dentro de las competencias de la Unión y afectaban a cuestiones sobre las que esta había adoptado normas, en particular en los ámbitos de la política social y del transporte. Por ello, el 26 de mayo de 2014, el Consejo adoptó la Decisión 2014/346/UE <sup>(2)</sup> sobre la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en la 103.<sup>a</sup> reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo (CIT). La posición de la Unión era apoyar la aprobación de las enmiendas al Código del CTM («enmiendas de 2014 al CTM»).
- (4) En su 103.<sup>a</sup> reunión, celebrada en Ginebra el 11 de junio de 2014, la CIT aprobó las enmiendas de 2014 al CTM, que entraron en vigor el 18 de enero de 2017. Las enmiendas se refieren al establecimiento de un sistema de garantía financiera eficaz que proteja los derechos de la gente de mar en caso de abandono y que garantice una indemnización en caso de reclamaciones contractuales por muerte o discapacidad prolongada de la gente de mar como resultado de un accidente de trabajo, una enfermedad o un riesgo profesionales. Asimismo, mejoran y optimizan el sistema actual de protección de la gente de mar, incluida la obligación de los buques de llevar

<sup>(1)</sup> Directiva 2009/13/CE del Consejo, de 16 de febrero de 2009, por la que se aplica el Acuerdo celebrado entre las Asociaciones de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) relativo al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, y se modifica la Directiva 1999/63/CE (DO L 124 de 20.5.2009, p. 30).

<sup>(2)</sup> Decisión 2014/346/UE del Consejo, de 26 de mayo de 2014, sobre la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea en la 103.<sup>a</sup> reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo en relación con las enmiendas al Código del Convenio sobre el trabajo marítimo (DO L 172 de 12.6.2014, p. 28).

a bordo las pruebas documentales del sistema de garantía financiera y de ampliar el sistema para cubrir dos nuevas situaciones de abandono. Dichas situaciones se refieren a casos en los que se abandonó al marino sin la manutención y el apoyo necesarios o a casos en los que el armador rompió unilateralmente sus lazos con el marino, en particular dejando de pagarle el salario contractual durante un período de al menos dos meses.

- (5) El 5 de diciembre de 2016, los interlocutores sociales del sector del transporte marítimo —la ECSA y la ETF— llegaron a un acuerdo («Acuerdo de los interlocutores sociales») para modificar la Directiva 2009/13/CE y adaptarla a las enmiendas de 2014 al CTM. El 12 de diciembre de 2016 solicitaron a la Comisión que presentara, con arreglo al artículo 155, apartado 2, del TFUE, una propuesta de Directiva del Consejo con el fin de aplicar dicho Acuerdo.
- (6) El Acuerdo de los interlocutores sociales reproduce el contenido de las disposiciones obligatorias de las enmiendas de 2014 al CTM. La primera enmienda, sobre el sistema de garantía financiera en caso de abandono de la gente de mar, afecta tanto a la salud y la seguridad como a las condiciones de trabajo y, por lo tanto, está cubierta por el artículo 153, apartado 1, letras a) y b), del TFUE. La segunda enmienda, relativa a los requisitos para asegurar que el sistema de garantía financiera proporcione una indemnización en el caso de reclamaciones contractuales por muerte o discapacidad prolongada de la gente de mar como resultado de un accidente de trabajo, una enfermedad o un riesgo profesionales, está cubierta por el artículo 153, apartado 1, letra c), del TFUE sobre la seguridad social y la protección social de los trabajadores. El Acuerdo de los interlocutores sociales se refiere por consiguiente a cuestiones reguladas por el artículo 153 del TFUE y puede aplicarse mediante una decisión del Consejo adoptada a propuesta de la Comisión, de conformidad con el artículo 155, apartado 2, del TFUE. A los fines del artículo 288 del TFUE, el instrumento adecuado para aplicar el Acuerdo de los interlocutores sociales es una directiva.
- (7) De conformidad con su Comunicación «Adaptación y fomento del diálogo social a escala comunitaria», de 20 de mayo de 1998, la Comisión ha evaluado el grado de representatividad de las partes signatarias y la legalidad de cada cláusula del Acuerdo de los interlocutores sociales.
- (8) El Acuerdo de los interlocutores sociales modifica el Acuerdo celebrado el 19 de mayo de 2008 entre la ECSA y la ETF relativo al CTM, anexo a la Directiva 2009/13/CE, e incorpora en dicha Directiva las enmiendas de 2014 al CTM a fin de mejorar las condiciones de trabajo, la salud y seguridad y la protección social de la gente de mar a bordo de buques que enarbolan el pabellón de un Estado miembro.
- (9) Al modificar la Directiva 2009/13/CE, el Acuerdo de los interlocutores sociales incluirá las disposiciones obligatorias de las enmiendas de 2014 al CTM en el ámbito de aplicación de la Directiva 2013/54/UE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(1)</sup>, así como del sistema de supervisión y control del Derecho de la Unión, incluida la competencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea. Esto puede que dé lugar a un mayor grado de cumplimiento por parte de los Estados miembros y los armadores.
- (10) Sin perjuicio de las disposiciones del Acuerdo de los interlocutores sociales relativas al seguimiento y la revisión por parte de los interlocutores sociales a nivel de la Unión, la Comisión supervisará la aplicación de la presente Directiva y del Acuerdo de los interlocutores sociales.
- (11) Los Estados miembros tienen la posibilidad de confiar a los interlocutores sociales la aplicación de la presente Directiva, si estos así lo piden de manera conjunta y siempre que los Estados miembros adopten todas las medidas necesarias para asegurarse de que pueden garantizar en todo momento los resultados pretendidos al amparo de esta.
- (12) De conformidad con el artículo 155, apartado 2, del TFUE, la Comisión ha informado al Parlamento Europeo mediante la transmisión del texto de su propuesta de la presente Directiva.
- (13) La presente Directiva respeta los derechos fundamentales y observa los principios reconocidos en la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, y en particular en su artículo 31.
- (14) Dado que los objetivos de la presente Directiva, a saber, mejorar las condiciones de trabajo, la salud y seguridad y la protección social de los trabajadores del sector del transporte marítimo, que es un sector transfronterizo que opera bajo los pabellones de diferentes Estados miembros, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, sino que pueden lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.

<sup>(1)</sup> Directiva 2013/54/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de noviembre de 2013, sobre determinadas responsabilidades del Estado del pabellón en materia de cumplimiento y control de la aplicación del Convenio sobre el trabajo marítimo, de 2006 (DO L 329 de 10.12.2013, p. 1).

(15) Procede, por tanto, modificar la Directiva 2009/13/CE en consecuencia.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

#### *Artículo 1*

La presente Directiva aplica el Acuerdo celebrado el 5 de diciembre de 2016 entre las Asociaciones de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) a fin de modificar la Directiva 2009/13/CE de conformidad con las enmiendas de 2014 al CTM.

#### *Artículo 2*

En consonancia con el Acuerdo de los interlocutores sociales, el Acuerdo celebrado por la ECSA y la ETF relativo al Convenio sobre el trabajo marítimo, establecido en el anexo de la Directiva 2009/13/CE, queda modificado de conformidad con el anexo de la presente Directiva.

#### *Artículo 3*

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva a más tardar el 16 de febrero de 2020. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las principales disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

3. Los Estados miembros podrán confiar a los interlocutores sociales la aplicación de la presente Directiva, si estos lo piden de manera conjunta y siempre que los Estados miembros adopten todas las medidas necesarias para asegurarse de que pueden garantizar en todo momento los resultados pretendidos al amparo de esta.

#### *Artículo 4*

La presente Directiva entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

#### *Artículo 5*

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 23 de enero de 2018.

*Por el Consejo*

*El Presidente*

V. GORANOV

## ANEXO

En el anexo de la Directiva 2009/13/CE, el Acuerdo celebrado por la ECSA y la ETF relativo al Convenio sobre el trabajo marítimo de 2006 se modifica como sigue:

- 1) En el título «Norma A2.5 – Repatriación», «A2.5» se sustituye por «A2.5.1».
- 2) Se inserta la norma siguiente:

«Norma A2.5.2 – Garantía financiera

1. En aplicación de la regla 2.5, párrafo 2, la presente norma establece requisitos para garantizar la constitución de un sistema de garantía financiera rápido y eficaz para asistir a la gente de mar en caso de abandono.
2. A los efectos de la presente norma, se considerará que un marino ha sido abandonado cuando, en violación de los requisitos del presente Acuerdo o de las condiciones del acuerdo de empleo de la gente de mar, el armador:
  - a) no sufrague el coste de la repatriación de la gente de mar;
  - b) haya dejado a la gente de mar sin la manutención y el apoyo necesarios, o
  - c) de algún modo haya roto unilateralmente sus vínculos con la gente de mar, lo que incluye no haber pagado los salarios contractuales como mínimo durante un período de dos meses.
3. Todo Estado miembro velará por que exista, para los buques que enarbolan su pabellón, un sistema de garantía financiera que cumpla los requisitos estipulados en la presente norma. El sistema de garantía financiera podrá consistir en un régimen de seguridad social, un seguro o un fondo nacional u otro régimen similar. El Estado miembro determinará la forma del sistema, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas.
4. El sistema de garantía financiera deberá proporcionar acceso directo, cobertura suficiente y asistencia financiera rápida, de conformidad con la presente norma, a toda la gente de mar abandonada a bordo de un buque que enarbole el pabellón del Estado miembro.
5. A los efectos del párrafo 2, letra b), de la presente norma, la manutención y el apoyo necesarios para la gente de mar incluirá alimentación adecuada, alojamiento, abastecimiento de agua potable, el combustible imprescindible para la supervivencia a bordo del buque y la atención médica necesaria.
6. Todo Estado miembro exigirá que los buques que enarbolan su pabellón y que estén obligados a llevar un certificado de trabajo marítimo con arreglo al Derecho nacional, o los que así lo hagan a petición del armador, lleven a bordo un certificado u otras pruebas documentales de la garantía financiera expedida por el proveedor de dicha garantía. Se expondrá una copia de dichos documentos en un lugar bien visible y accesible a la gente de mar. Cuando existan más de un proveedor de garantía financiera que proporcione cobertura, deberán llevarse a bordo el documento expedido por cada proveedor.
7. El certificado u otras pruebas documentales de la garantía financiera deberán estar redactados en inglés o ir acompañados de una traducción al inglés y contener la siguiente información:
  - a) el nombre del buque;
  - b) el puerto de matrícula del buque;
  - c) el distintivo de llamada del buque;
  - d) el número OMI del buque;
  - e) el nombre y la dirección del proveedor o de los proveedores de la garantía financiera;
  - f) datos de contacto de las personas o la entidad responsables de tramitar las solicitudes de compensación de la gente de mar;
  - g) el nombre del armador;
  - h) el período de validez de la garantía financiera, y
  - i) un certificado del proveedor de la garantía financiera que acredite que la garantía financiera cumple los requisitos de la presente norma A2.5.2.
8. La asistencia prevista por el sistema de garantía financiera se deberá prestarse sin demora, a solicitud de la gente de mar o de su representante designado, y estar acompañada de la documentación necesaria que justifique el derecho a la prestación de conformidad con el párrafo 2 de la presente norma.

9. Habida cuenta de la regla 2.5, la asistencia proporcionada por el sistema de garantía financiera deberá ser suficiente para cubrir lo siguiente:
    - a) los salarios y otras prestaciones pendientes que el armador ha de pagar a la gente de mar en virtud del acuerdo de empleo, del convenio colectivo pertinente o de la legislación nacional del Estado del pabellón; la suma adeudada no deberá ser superior a cuatro meses de salarios pendientes y a cuatro meses en el caso de las demás prestaciones pendientes;
    - b) todos los gastos en que haya incurrido razonablemente la gente de mar, incluidos los gastos de repatriación a que se refiere el párrafo 10 de la presente norma, y
    - c) las necesidades esenciales de la gente de mar, entre las que se incluyen: alimentación adecuada, ropa, de ser necesario, alojamiento, abastecimiento de agua potable, el combustible imprescindible para la supervivencia a bordo del buque, la atención médica necesaria y cualquier otro coste o carga razonable que se derive del acto o la omisión constitutivos del abandono hasta la llegada de la gente de mar a su hogar.
  10. Los gastos de repatriación comprenderán el viaje realizado por medios apropiados y expeditos, normalmente por transporte aéreo, e incluir el suministro de alimentos y alojamiento a la gente de mar desde el momento en que deje el buque hasta la llegada a su hogar, la atención médica necesaria, el viaje y el transporte de los efectos personales, así como cualquier otro coste o carga razonable derivados del abandono.
  11. La garantía financiera no deberá finalizar antes del final de su período de validez, a menos que el proveedor lo haya notificado como mínimo con 30 días de antelación a la autoridad competente del Estado del pabellón.
  12. Si el proveedor del seguro u otro mecanismo de garantía financiera ha efectuado algún pago a un marino de conformidad con la presente norma, dicho proveedor adquirirá, de conformidad con la legislación aplicable, por subrogación, cesión o por otros medios, por un importe equivalente como máximo a la suma pagada, los derechos de que hubiera gozado la gente de mar.
  13. Ninguna disposición de la presente norma deberá menoscabar el derecho de recurso del asegurador o el proveedor de la garantía financiera contra terceros.
  14. Las disposiciones de la presente norma no tienen por objeto ser exclusivas ni menoscabar cualquier otro derecho, reclamación o medida de reparación para compensar a la gente de mar que haya sido abandonada. Las leyes y reglamentos nacionales podrán disponer que todo importe pagadero en virtud de la presente norma sea deducido de los importes recibidos de otras fuentes y derivados de cualquier derecho, reclamación o medida de reparación que pueda dar lugar a una compensación en virtud de la presente norma.»
- 3) La «Norma A4.2 – Responsabilidad del armador» se modifica como sigue:
- a) en el título, «A4.2» se sustituye por «A4.2.1»;
  - b) se añaden los párrafos siguientes:
    - «8. Las leyes y reglamentos nacionales deberán prever que el sistema de garantía financiera destinado a asegurar que el pago de la indemnización prevista en el párrafo 1, letra b), de la presente norma resultante de reclamaciones contractuales, definidas en la norma A4.2.2 cumpla con los siguientes requisitos mínimos:
      - a) la indemnización contractual, cuando está prevista en el acuerdo de empleo de la gente de mar y sin perjuicio de lo dispuesto en la letra c) del presente párrafo, se deberá pagar en su totalidad y sin demora;
      - b) no deberán ejercerse presiones para la aceptación de un pago inferior al importe contractual;
      - c) cuando las características de la discapacidad prolongada de un marino dificulten evaluar la indemnización total a la que puede tener derecho, se deberán efectuar un pago o varios pagos provisionales para evitar que se encuentre en una situación de precariedad indebida;
      - d) de conformidad con la regla 4.2, párrafo 2, la gente de mar deberá recibir el pago sin perjuicio de otros derechos legales, pero el armador podrá deducir dicho pago de cualquier otra indemnización resultante de cualquier otra reclamación presentada por la gente de mar contra el armador y relacionada con mismo incidente, y
      - e) toda reclamación contractual de indemnización podrá presentarla directamente la gente de mar interesada, o su pariente más cercano, un representante de la gente de mar o un beneficiario designado.

9. Las leyes y reglamentos nacionales velarán por que se notifique con antelación a la gente de mar que se va a anular o rescindir la garantía financiera del armador.
  10. Las leyes y reglamentos nacionales velarán por que el proveedor de la garantía financiera notifique a la autoridad competente del Estado del pabellón que se ha anulado o rescindido la garantía financiera de un armador.
  11. Todo Estado miembro exigirá que los buques que enarbolan su pabellón lleven a bordo un certificado u otras pruebas documentales de garantía financiera expedido por el proveedor de dicha garantía. Se expondrá una copia de dichos documentos en un lugar bien visible y accesible a la gente de mar. Cuando exista más de un proveedor de garantía financiera que proporcione cobertura, deberá conservarse a bordo el documento expedido por cada proveedor.
  12. La garantía financiera no deberá finalizar antes del final de su período de validez a menos que el proveedor lo haya notificado como mínimo con 30 días de antelación a la autoridad competente del Estado del pabellón.
  13. La garantía financiera deberá prever el pago de todas las reclamaciones contractuales cubiertas por ella que se presenten durante el período de validez del documento.
  14. El certificado u otras pruebas documentales de la garantía financiera deberán estar redactados en inglés o ir acompañados de una traducción al inglés, y contener la siguiente información:
    - a) el nombre del buque;
    - b) el puerto de matrícula del buque;
    - c) el distintivo de llamada del buque;
    - d) el número OMI del buque;
    - e) el nombre y la dirección del proveedor o los proveedores de la garantía financiera;
    - f) datos de contacto de las personas o la entidad responsables de tramitar las reclamaciones contractuales de la gente de mar;
    - g) el nombre del armador;
    - h) el período de validez de la garantía financiera, y
    - i) un certificado del proveedor de la garantía financiera que acredite que esta garantía financiera los requisitos de la norma A4.2.1.».
- 4) Se inserta la norma siguiente:

«Norma A4.2.2 – Tramitación de las reclamaciones contractuales

1. A los efectos de la norma A4.2.1, párrafo 8, y de la presente norma, se entenderá por “reclamación contractual” toda reclamación relativa a los casos de muerte o discapacidad prolongada de la gente de mar como resultado de un accidente de trabajo, una enfermedad o un riesgo profesionales, de conformidad con lo dispuesto en la legislación nacional, en el acuerdo de empleo o un convenio colectivo de la gente de mar.
  2. El sistema de garantía financiera previsto en la norma A4.2.1, párrafo 1, letra b), podrá consistir en un régimen de seguridad social, un seguro o un fondo u otro régimen similar. Estado miembro determinará la forma del sistema, previa consulta con las organizaciones de armadores y de la gente de mar interesadas.
  3. Las leyes y reglamentos nacionales velarán por que existan disposiciones eficaces para la recepción, tramitación y resolución imparcial de las reclamaciones contractuales relacionadas con las indemnizaciones previstas en la norma A4.2.1, párrafo 8, a través de procedimientos rápidos y equitativos.».
-

**REGLAMENTO DELEGADO (UE) 2018/414 DE LA COMISIÓN****de 9 de enero de 2018****por el que se complementa la Directiva 2014/90/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a la determinación de los elementos específicos de los equipos marinos que pueden beneficiarse del etiquetado electrónico****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Vista la Directiva 2014/90/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 2014, sobre equipos marinos, y por la que se deroga la Directiva 96/98/CE del Consejo <sup>(1)</sup>, y en particular su artículo 11, apartado 3,

Considerando lo siguiente:

- (1) A fin de permitir el uso voluntario de etiquetas electrónicas por parte de los agentes económicos, facilitar la vigilancia del mercado y prevenir la falsificación de elementos específicos de los equipos marinos, la Directiva 2014/90/UE faculta a la Comisión para adoptar actos delegados que determinen los elementos específicos de los equipos marinos que pueden beneficiarse del etiquetado electrónico.
- (2) Es importante garantizar que los objetivos de la Directiva 2014/90/UE se alcancen de manera uniforme en todos los Estados miembros. Procede al efecto adoptar un reglamento, que ofrezca seguridad jurídica a todas las partes interesadas, incluidos los fabricantes de equipos marinos, las autoridades competentes y los operadores y constructores de buques. La forma de reglamento garantiza un marco coherente para todos los agentes del mercado y constituye la mejor garantía posible de unas condiciones de competencia equitativas y uniformes. Garantiza, asimismo, la aplicabilidad directa de la lista de equipos marinos específicos que pueden beneficiarse del etiquetado electrónico. El recurso a un reglamento permite, además, evitar una carga administrativa a las administraciones de los Estados miembros, ya que no exige ninguna otra medida de transposición a nivel nacional.
- (3) De conformidad con la Directiva 2014/90/UE, la Comisión debía llevar a cabo un análisis coste-beneficio referente al empleo de la etiqueta electrónica como complemento o en sustitución de la marca de la rueda de timón.
- (4) El análisis coste-beneficio demostró que, mediante el etiquetado electrónico de los equipos marinos, los fabricantes se beneficiarían de una mejor prevención de la falsificación, los armadores y los operadores de buques podrían realizar más fácilmente la trazabilidad de los equipos y el control de las existencias y las autoridades de vigilancia del mercado se beneficiarían de un acceso fácil y directo a las bases de datos pertinentes, lo que mejoraría los controles de validación de los certificados.
- (5) Dicho análisis concluyó que, globalmente, las inversiones serán bajas en comparación con los beneficios esperados y que los costes para las autoridades y la industria resultan asequibles, debido a una posible aplicación voluntaria gradual. Mediante nuevas inversiones de los sectores público y privado, cabe cosechar beneficios adicionales.
- (6) En el contexto del análisis coste-beneficio, la Comisión llevó a cabo varias consultas, seminarios y proyectos de demostración con expertos y partes interesadas de los Estados miembros.
- (7) Con motivo de estas consultas, las partes interesadas coincidieron en que podría resultar técnicamente viable etiquetar los equipos instalados o por instalar a bordo de buques de la UE y para los cuales los instrumentos internacionales definidos en el artículo 2 de la Directiva 2014/90/UE requieren la aprobación de la administración del Estado del pabellón utilizando diferentes métodos de etiquetado. En consecuencia, tales equipos deben poder beneficiarse del etiquetado electrónico.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

*Artículo 1*

Los elementos específicos de los equipos marinos que figuran en el anexo del presente Reglamento podrán beneficiarse del etiquetado electrónico.

<sup>(1)</sup> DO L 257 de 28.8.2014, p. 146.

*Artículo 2*

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 9 de enero de 2018.

*Por la Comisión*  
*El Presidente*  
Jean-Claude JUNKER

---

## ANEXO

Los elementos de la siguiente lista pueden beneficiarse del etiquetado electrónico:

**1. Equipo de salvamento**

---

Número y denominación del equipo

---

MED/1.1

Aros salvavidas

---

MED/1.2a

Luces indicadoras de posición de dispositivos de salvamento:

- a) para embarcaciones de supervivencia y los botes de rescate,
  - b) para aros salvavidas,
  - c) para chalecos salvavidas.
- 

MED/1.3

Señales fumígenas de funcionamiento automático de aros salvavidas

---

MED/1.4

Chalecos salvavidas

---

MED/1.5

Trajes de inmersión y trajes de protección contra la intemperie diseñados para usarse en combinación CON un chaleco salvavidas:

- a) traje de inmersión sin aislamiento inherente,
  - b) traje de inmersión con aislamiento inherente,
  - c) trajes de protección contra la intemperie.
- 

MED/1.6

Trajes de inmersión y trajes de protección contra la intemperie diseñados para usarse SIN un chaleco salvavidas:

- a) traje de inmersión sin aislamiento inherente,
  - b) traje de inmersión con aislamiento inherente,
  - c) trajes de protección contra la intemperie.
- 

MED/1.7

Ayudas térmicas protectoras

---

MED/1.8

Cohetes lanzabengalas con paracaídas (pirotécnica)

---

MED/1.9

Bengalas de mano (pirotécnica)

---

MED/1.10

Señales fumígenas flotantes (pirotécnica)

---

MED/1.11

Aparatos lanzacabos

---

MED/1.12

Balsas salvavidas inflables

---

---

MED/1.13

Balsas salvavidas rígidas

---

MED/1.14

Balsas salvavidas de autoadrizamiento automático

---

MED/1.15

Balsas salvavidas reversibles con capota abatible

---

MED/1.16

Medios de zafa para balsas salvavidas (unidades de destrinca hidrostática)

---

MED/1.17

Botes salvavidas:

a) Botes salvavidas de pescante:

- parcialmente cerrados,
- totalmente cerrados.

b) Botes salvavidas de caída libre.

---

MED/1.18

Botes de rescate rígidos

---

MED/1.19

Botes de rescate inflados

---

MED/1.20

Botes de rescate rápidos:

- a) inflados,
  - b) rígidos,
  - c) rígidos-inflados.
- 

MED/1.21

Dispositivos de puesta a flote con tiras (pescantes)

---

MED/1.23

Dispositivos de puesta a flote por caída libre para botes salvavidas

---

MED/1.24

Dispositivos de puesta a flote de balsas salvavidas  
(pescantes)

---

MED/1.25

Dispositivos de puesta a flote de botes de rescate rápidos  
(pescantes)

---

MED/1.26

Medios de zafa para

- a) botes salvavidas y botes de rescate (que se ponen a flote con una o varias tiras),
  - b) balsas salvavidas (que se ponen a flote con una o varias tiras),
  - c) botes salvavidas en caída libre.
-

---

MED/1.27

Sistemas de evacuación marinos

---

MED/1.28

Medios de rescate

---

MED/1.29

Escalas de embarco

---

MED/1.30

Materiales retro-reflectantes

---

MED/1.33

Reflector de radar para botes salvavidas y botes de rescate  
(pasivo)

---

MED/1.36

Máquina de propulsión de bote salvavidas o de rescate

---

MED/1.37

Máquina de propulsión o motor fuera borda de bote de rescate

---

MED/1.38

Proyector para uso en botes salvavidas y botes de rescate

---

MED/1.39

— Balsas salvavidas reversibles con capota abatible

---

MED/1.41

Chigres de embarcaciones de supervivencia y botes de rescate:

- a) botes salvavidas de pescante,
  - b) botes salvavidas de caída libre,
  - c) balsas salvavidas,
  - d) botes de rescate,
  - e) botes de rescate rápidos.
- 

MED/1.43

Botes de rescate rígidos/inflados

---

## **2. Prevención de la contaminación marina**

---

Número y denominación del equipo

---

MED/2.1

Equipo de filtración de hidrocarburos (para un contenido de hidrocarburos en el efluente que no exceda de 15 ppm)

---

MED/2.2

Detectores de la interfaz hidrocarburos-agua

---

MED/2.3

Oleómetros

---

---

MED/2.5

Dispositivos de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos para petroleros

---

MED/2.6

Sistemas de tratamiento de aguas sucias

---

MED/2.7

Incineradores de a bordo

(Plantas de incineración con una capacidad superior a 1 500 kW y máxima de 4 000 kW)

---

MED/2.8

Analizador de NOx para uso a bordo tal como se prevé en el Código técnico sobre los NOx 2008

---

MED/2.10

Sistemas embarcados de depuración de gases de escape

---

### 3. Equipo de protección contra incendios

---

Número y denominación del equipo

---

MED/3.1

Revestimientos primarios de cubierta

---

MED/3.2

Extintores portátiles de incendios

---

MED/3.3

Equipo de bombero: indumentaria protectora (proximidad inmediata)

---

MED/3.4

Equipo de bombero: botas

---

MED/3.5

Equipo de bombero: guantes

---

MED/3.6

Equipo de bombero: casco

---

MED/3.7

Aparato respiratorio autónomo accionado por aire comprimido

---

MED/3.8

Equipos respiratorios con línea de aire comprimido

---

MED/3.9

Componentes de sistemas rociadores para espacios de alojamiento, servicios y puestos de control, equivalentes a los mencionados en SOLAS 74 Regla II-2/12 (solo boquillas aspersoras y su rendimiento).

(Se incluyen en este equipo las boquillas aspersoras de sistemas de rociadores fijos para naves de gran velocidad (NGV))

---

MED/3.10

— Boquillas aspersoras para sistemas fijos de extinción de incendios para espacios de máquinas y cuartos de bombas de la carga

---

---

MED/3.11

Integridad al fuego de las divisiones de clase «A» y «B»:

- a) divisiones de clase «A»,
  - b) divisiones de clase «B».
- 

## MED/3.12

Dispositivos que impiden el paso de las llamas a los tanques de carga en petroleros

---

## MED/3.13

Materiales incombustibles

---

## MED/3.15

Materiales distintos del acero para tuberías de conducción de hidrocarburos y líquidos combustibles:

- a) tuberías y accesorios de plástico,
  - b) válvulas,
  - c) montajes de tubos flexibles y compensadores,
  - d) componentes de tuberías metálicas con sellos elastoméricos flexibles.
- 

## MED/3.16

Puertas contraincendios

---

## MED/3.17

Componentes de sistemas de mando de las puertas contraincendios

---

## MED/3.18

Superficies y revestimientos de pisos con características de débil propagación de la llama:

- a) barnices decorativos,
  - b) pinturas,
  - c) revestimientos de suelos,
  - d) aislantes de tuberías,
  - e) adhesivos utilizados en la fabricación de divisiones de clase «A», «B» y «C»,
  - f) membrana conductos combustibles.
- 

## MED/3.19

Tapizados, cortinas y demás materiales textiles colgados

---

## MED/3.20

Muebles tapizados

---

## MED/3.21

Artículos de cama

---

## MED/3.22

Válvulas de mariposa contraincendios

---

## MED/3.25

Ventanas y portillos ignífugos de clase «A» y «B»

---

---

MED/3.26

Penetraciones en divisiones de clase «A»:

- a) paso de cables eléctricos,
  - b) penetraciones de tuberías, troncos, conductos, etc.
- 

## MED/3.27

Penetraciones en divisiones de clase «B»:

- a) paso de cables eléctricos,
  - b) penetraciones de tuberías, troncos, conductos, etc.
- 

## MED/3.28

Sistemas de rociadores (únicamente cabezas de rociadores).

(Se incluyen en este equipo las boquillas aspersoras de sistemas de rociadores fijos para naves de gran velocidad (NGV))

---

## MED/3.29

Mangueras contraincendios

Mangueras contraincendios planas sin filtro (rango del diámetro interno de 25 mm a 52 mm)

---

## MED/3.30

Aparatos portátiles de análisis de oxígeno y detección de gas

---

## MED/3.32

Materiales ignífugos (excepto mobiliario) para naves de gran velocidad

---

## MED/3.33

Materiales ignífugos para mobiliario de naves de gran velocidad

---

## MED/3.34

Divisiones pirorresistentes para naves de gran velocidad

---

## MED/3.35

Puertas contraincendios de naves de gran velocidad

---

## MED/3.36

Válvulas de mariposa contraincendios de naves de gran velocidad

---

## MED/3.37

Penetraciones en divisiones pirorresistentes de naves de gran velocidad:

- a) paso de cables eléctricos,
  - b) penetraciones de tuberías, troncos, conductos, etc.
- 

## MED/3.38

Equipo portátil de extinción de incendios para botes salvavidas y botes de rescate

---

## MED/3.39

Boquillas aspersoras para sistemas fijos de extinción de incendios por nebulización para espacios de máquinas y cuartos de bombas de la carga

---

## MED/3.40

Sistemas de alumbrado de baja altura (solo componentes)

---

---

MED/3.41

Aparato respiratorio de evacuación de emergencia (AREE)

---

MED/3.42

Componentes de sistemas de gas inerte

---

MED/3.43

Boquillas aspersoras para sistemas de extinción (automáticos o manuales) de freidoras

---

MED/3.44

Equipo de bombero: cable de seguridad

---

MED/3.45

Componentes de sistemas fijos equivalentes de extinción de incendios por gas (agente extintor, válvulas de impulsión y boquillas aspersoras) para espacios de máquinas y cuartos de bombas de la carga

---

MED/3.46

Sistemas fijos equivalentes de extinción de incendios por gas para espacios de máquinas (sistemas de nebulización)

---

MED/3.47

Concentrado para sistemas fijos de extinción de incendios a base de espuma de alta expansión para espacios de máquinas y cámaras de bombas de carga

---

MED/3.48

Sistemas fijos de lucha contra incendios de aplicación local a base de agua, para uso en espacios de máquinas de categoría A

---

MED/3.49a

Sistemas fijos de lucha contra incendios a base de agua, destinados a espacios de transbordo rodado, a espacios para vehículos y a espacios de categoría especial:

- a) Sistemas basados en las prescripciones, tal como se prevé en la Circ. 1430, cláusula 4,
  - b) Sistemas basados en los resultados, tal como se prevé en la Circ. 1430, cláusula 5.
- 

MED/3.51

Sistemas fijos de detección y alarma de incendios para puestos de control, espacios de servicio, espacios de alojamiento, balcones de los camarotes, espacios de máquinas y espacios de máquinas sin dotación permanente:

- a) equipo de control e indicador,
  - b) equipo de suministro de energía,
  - c) detectores de calor – detectores puntuales,
  - d) detectores de humo: detectores puntuales que funcionan según el principio de luz difusa, luz transmitida o por ionización,
  - e) detectores de llama: detectores puntuales,
  - f) avisadores de accionamiento manual,
  - g) seccionadores de cortocircuito,
  - h) dispositivos de entrada/salida,
  - i) cables.
- 

MED/3.52

Extintores portátiles y fijos

---

MED/3.53

Dispositivos de alarma de incendios-Dispositivos acústicos

---

---

MED/3.54

Aparatos fijos de análisis de oxígeno y detección de gas

---

MED/3.55

Lanzas de doble efecto

(aspersión/chorro)

---

MED/3.56

Sistemas fijos de mangueras contraincendios

Devanadera con manguera semirrígida

---

MED/3.57

Componentes de sistemas de extinción de incendios con espuma de media expansión-Instalaciones de espuma fijas en las cubiertas de buques tanque

---

MED/3.58

Componentes de sistemas fijos de extinción de incendios con espuma de baja expansión para espacios de máquinas y cubiertas de buques tanque

---

MED/3.59

Espumas de expansión para sistemas fijos de extinción de incendios de quimiqueros

---

MED/3.60

Boquillas aspersoras para sistemas fijos de extinción de incendios por aspersión de agua a presión para balcones de camarotes

---

MED/3.61a

Sistemas a base de espuma de alta expansión generada por aire interior para la protección de espacios de máquinas, cámaras de bombas de carga, espacios para vehículos y de carga rodada, espacios de categoría especial y espacios de carga

---

MED/3.61b

Sistemas a base de espuma de alta expansión generada por aire exterior para la protección de espacios de máquinas, cámaras de bombas de carga, espacios para vehículos y de carga rodada, espacios de categoría especial y espacios de carga

---

MED/3.62

Sistemas de extinción por polvo químico seco

---

MED/3.63

Componentes de sistemas de detección de humos por extracción de muestras

---

MED/3.64

Divisiones de clase «C»

---

MED/3.65

Sistema fijo de detección de gases hidrocarbonados

---

MED/3.66

Sistemas de orientación para la evacuación, como alternativa a los sistemas de alumbrado de baja altura

---

---

MED/3.67

Medios de extinción de incendios con espuma en las plataformas para helicópteros

---

MED/3.68

Componentes de sistemas fijos de extinción de incendios en los conductos de extracción de los fogones de las cocinas

---

MED/3.69

Monitor de agua móvil para buques construidos el 1 de enero de 2016 o posteriormente, diseñados para transportar cinco o más hileras de contenedores en la cubierta de intemperie o por encima de la misma

---

MED/3.70

Mangueras contraincendios

Mangueras semirrígidas para sistemas fijos

---

MED/3.71

Sistemas fijos de mangueras contraincendios

Sistemas equipados con mangueras planas

---

#### **4. Equipos de navegación**

---

Número y denominación del equipo

---

MED/4.1

Compás magnético

Clase A, para buques

---

MED/4.2

Dispositivo de transmisión del rumbo THD (método magnético)

---

MED/4.3

Girocompás

---

MED/4.6

Sonda acústica

---

MED/4.7

Dispositivo de medición de la velocidad y la distancia (SDME)

---

MED/4.9

Indicador de la velocidad angular de evolución

---

MED/4.14

Equipo GPS

---

MED/4.15

Equipo GLONASS

---

MED/4.16

Sistema de control del rumbo (HCS)

---

---

MED/4.18

Dispositivos de localización para búsqueda y rescate (SRLD):  
Respondedor de búsqueda y salvamento (RESAR) de 9 GHz

---

MED/4.20

Indicador de la posición angular del timón

---

MED/4.21

Indicador de revoluciones de la hélice

---

MED/4.22

Indicador del paso de la hélice

---

MED/4.23

Compás magnético de clase B para botes salvavidas y botes de rescate

---

MED/4.29

Registrador de datos de la travesía (RDT)

---

MED/4.30

Sistema de Información y Visualización de Cartas Electrónicas (SIVCE), con medios auxiliares, y Sistema de Visualización de Cartas por Punto (SVCP)

---

MED/4.31

Girocompás para naves de gran velocidad

---

MED/4.32

Sistema de identificación automática universal (AIS)

---

MED/4.33

Sistema de control de derrota  
(funcionando a la velocidad del buque desde la velocidad mínima de maniobra hasta 30 nudos)

---

MED/4.34

Equipo de radar CAT 1

---

MED/4.35

Equipo de radar CAT 2

---

MED/4.36

Equipo de radar CAT 3

---

MED/4.37

Equipo de radar para aplicaciones de naves de gran velocidad (CAT 1H y CAT 2H)

---

MED/4.38

Equipo de radar aprobado con medios cartográficos, a saber:

- a) CAT 1C,
  - b) CAT 2C,
  - c) CAT 1HC,
  - d) CAT 2HC.
-

---

MED/4.39

Reflector de radar-tipo pasivo

---

MED/4.40

Sistema de control del rumbo para naves de gran velocidad

---

MED/4.41

Dispositivo de transmisión del rumbo THD (método GNSS)

---

MED/4.42

Proyector para naves de gran velocidad

---

MED/4.43

Aparatos de visión nocturna para naves de gran velocidad

---

MED/4.44

Receptor de baliza diferencial para equipos DGPS y DGLONASS

---

MED/4.46

Dispositivo de transmisión del rumbo THD (método giroscópico)

---

MED/4.47

Registrador de datos de la travesía simplificado (RDT-S)

---

MED/4.49

Escala de práctico

---

MED/4.50

Equipo DGPS

---

MED/4.51

Equipo DGLONASS

---

MED/4.52

Lámpara de señales diurna

---

MED/4.53

Amplificador de blanco radárico

---

MED/4.54

Dispositivo de marcación de compás

---

MED/4.55

Dispositivos de localización para búsqueda y rescate (SRLD):

Equipo AIS SART

---

MED/4.56

Equipo Galileo

---

MED/4.57

Sistema de alarma para las guardias de navegación en el puente

---

---

MED/4.58Sistema de recepción de señales sonoras

---

MED/4.59

Sistema integrado de navegación

---

**5. Equipo de radiocomunicación**

---

Número y denominación del equipo

---

MED/5.1

Instalación radioeléctrica de ondas métricas capaz de transmitir y recibir LSD y radiotelefonía

---

MED/5.2

Receptor de señal radiotelefónica de socorro LSD de ondas métricas

---

MED/5.3

Receptor NAVTEX

---

MED/5.4

Receptor EGC

---

MED/5.5

Sistema de ondas decamétricas para la recepción de información sobre seguridad marítima (MSI) (receptor de ondas decamétricas de impresión directa de banda estrecha)

---

MED/5.6

Radiobaliza de localización de siniestros de 406 MHz (COSPAS-SARSAT)

---

MED/5.10

Equipo radioeléctrico de ondas hectométricas capaz de transmitir y recibir LSD y radiotelefonía

---

MED/5.11

Receptor de señal radiotelefónica de socorro LSD de ondas hectométricas

---

MED/5.13

Estación terrena de buque Inmarsat-C

---

MED/5.14

Equipo radioeléctrico de ondas hectométricas/decamétricas capaz de transmitir y recibir LSD, impresión directa de banda estrecha y radiotelefonía

---

MED/5.15

Receptor de exploración de señal radiotelefónica de socorro LSD de ondas hectométricas/decamétricas

---

MED/5.17

Aparato bidireccional de ondas métricas portátil para embarcación de supervivencia

---

MED/5.18

Aparato bidireccional de ondas métricas fijo para embarcación de supervivencia

---

MED/5.19

Inmarsat-F77

---

**6. Equipo prescrito por el COLREG 72**

---

Número y denominación del equipo

---

MED/6.1

Luces de navegación

---

**7. Equipo de seguridad para graneleros**

Actualmente este capítulo no tiene elementos.

**8. Equipo conforme al capítulo II-1 del SOLAS**

---

Número y denominación del equipo

---

MED/8.1

— Detectores de nivel de agua

---

**REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2018/608 DE LA COMISIÓN****de 19 de abril de 2018****por el que se establecen los criterios técnicos aplicables a las etiquetas electrónicas para equipos marinos****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Vista la Directiva 2014/90/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 2014, sobre equipos marinos, y por la que se deroga la Directiva 96/98/CE del Consejo <sup>(1)</sup>, y en particular su artículo 11, apartado 4,

Considerando lo siguiente:

- (1) La Directiva 2014/90/UE otorga a la Comisión competencias de ejecución para establecer los criterios técnicos aplicables a propósito del diseño, el rendimiento, la fijación y el uso de etiquetas electrónicas.
- (2) En un análisis coste-beneficio <sup>(2)</sup> se valoró positivamente la utilización de etiquetas electrónicas como complemento de la marca de la rueda de timón.
- (3) El etiquetado electrónico de los equipos marinos no requiere grandes inversiones, pero aporta beneficios a los fabricantes, los propietarios de buques y los armadores, así como a las autoridades de vigilancia del mercado.
- (4) Las especificaciones establecidas en el presente Reglamento se basan en una comparación de las tecnologías disponibles realizada como parte del análisis coste-beneficio, así como en las propuestas formuladas en ese ejercicio respecto a la estructura adecuada de los códigos utilizados para la identificación de los equipos marinos.
- (5) La comparación de los soportes de datos y las arquitecturas de intercambio de datos existentes realizada en el marco del análisis coste-beneficio condujo a la recomendación de utilizar códigos matriciales de datos y la identificación por radiofrecuencia (RFID) por ser las tecnologías más adecuadas.
- (6) En el análisis coste-beneficio también se indicó que la limitada capacidad de almacenamiento de datos de la etiqueta electrónica hace necesario que la información disponible en ella proporcione un enlace a bases de datos en las que pueda encontrarse información más detallada. Los códigos matriciales de datos y la identificación por radiofrecuencia (RFID) que especifica el presente Reglamento contienen la información fundamental que puede proporcionar tal enlace.
- (7) Por consiguiente, debe utilizarse una identificación única de los equipos marinos, basada en una estructura de códigos estandarizados independiente del tipo de etiqueta electrónica. Ese tipo de identificación debe ser suficientemente flexible para permitir el acceso directo de los usuarios a las bases de datos más pertinentes para los equipos marinos.
- (8) El formato de codificación de la información requerida en el soporte de datos debe basarse en normas ISO. Además, debe permitir codificar información adicional para su uso por parte de los fabricantes, de forma que estos puedan, en particular, integrar en el soporte de datos otros elementos de seguridad para facilitar la identificación de productos falsificados.
- (9) Para que sean fácilmente localizables mediante inspección visual, los equipos marinos con etiquetas electrónicas en sustitución de la marca de la rueda de timón deben ostentar un símbolo adecuado.
- (10) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de seguridad marítima y prevención de la contaminación por los buques (COSS).

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

*Artículo 1*

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- 1) «etiqueta electrónica»: un marcador con una identificación por radiofrecuencia (en lo sucesivo, «RFID») o un código matricial de datos;
- 2) «identificador de aplicación»: un prefijo numérico utilizado para definir el significado y el formato de los elementos de los datos codificados.

<sup>(1)</sup> DO L 257 de 28.8.2014, p. 146.<sup>(2)</sup> *The possible introduction of an electronic tag as a supplement or a replacement of the wheel mark in marine equipment*, Licitación n.º MOVE/D2/2015-372 V1.0 de la DG Movilidad y Transportes de la Comisión Europea.

*Artículo 2*

Los fabricantes de equipos marinos podrán utilizar las etiquetas electrónicas siguientes, tal como se especifica en el anexo:

- a) etiquetas RFID fijadas de modo permanente en un elemento del equipo marino;
- b) etiquetas de lectura óptica con códigos matriciales de datos fijadas de modo permanente en un elemento del equipo marino, o
- c) etiquetas de lectura óptica con códigos matriciales de datos marcadas de modo permanente en un elemento del equipo marino.

*Artículo 3*

Las etiquetas electrónicas RFID que sustituyan a la marca de la rueda de timón ostentarán de forma visible, legible e indeleble el símbolo que figura en el punto 3.1 o en el punto 3.2 del anexo, bien en las propias etiquetas o a su lado.

Los equipos marinos con etiquetas de lectura electrónica que contengan códigos matriciales de datos que sustituyan a la marca de la rueda de timón ostentarán de forma visible, legible e indeleble el símbolo que figura en el punto 3.3 del anexo, bien en las propias etiquetas o a su lado.

*Artículo 4*

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 19 de abril de 2018.

*Por la Comisión*  
*El Presidente*  
Jean-Claude JUNKER

---

## ANEXO

**1. Identificación de equipos marinos**

- 1.1. Las etiquetas electrónicas para equipos marinos comprenderán una identificación electrónicamente legible en identificación por radiofrecuencia (RFID) o códigos matriciales de datos de lectura óptica que contengan la siguiente información:
- a) un identificador de aplicación adecuado con arreglo a las normas ISO/IEC 15434:2006 e ISO/IEC 15418:2016 que utilice un identificador de datos ASC MH10 GS1 o un identificador de aplicación GS1;
  - b) el tipo de módulo o módulos de evaluación de la conformidad establecidos en el anexo II de la Directiva 2014/90/UE utilizados para la evaluación de la conformidad [un carácter alfabético];
  - c) el número de identificación del organismo notificado asignado por la Comisión de conformidad con el punto 3.1 del anexo IV de la Directiva 2014/90/UE [4 dígitos];
  - d) el número o números de los certificados de la verificación por unidad (módulo G) o del examen CE de tipo y de conformidad con el tipo (módulos B y D, E o F) [un máximo de 20 caracteres alfanuméricos].
- 1.2. Además de la información facilitada de conformidad con el punto 1.1, las etiquetas electrónicas podrán contener información relativa al número del centro de producción, un código de producto, el número de lote o serie y/o información adicional diseñada por el fabricante de acuerdo con la norma ISO/IEC 15434:2006 [utilizando identificadores de datos ASC MH10 o identificadores de aplicación GS1].

**1.3. Ejemplos:**

Módulos B+D: [véase el punto 1.2.]+([identificador apropiado]) 0575 40123+D 0038 040124

Módulos B+E: [véase el punto 1.2.]+([identificador apropiado]) 0575 40123+E 0038 040125

Módulos B+F: [véase el punto 1.2.]+([identificador apropiado]) 0575 40123+D 0038 040126

Módulo G: [véase el punto 1.2.]+([identificador apropiado]) G 0575 040126.

**2. Etiquetas electrónicas****2.1. Etiquetas RFID**

Los transpondedores RFID operarán en la banda de frecuencia de 860 MHz a 960 MHz, de acuerdo con la norma ISO/IEC 18000-6:2004 de tipo C.

La etiqueta electrónica se fijará firmemente en los equipos marinos de que se trate de una forma duradera y de una manera tal que se garantice que pueda leerse según lo previsto durante el tiempo de vida útil que se espera tenga el equipo marino.

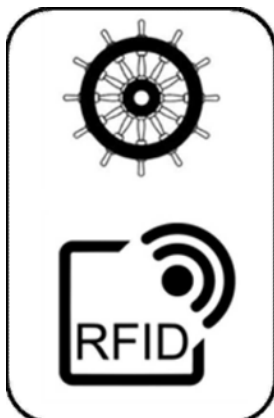
**2.2. Códigos matriciales de datos**

Los códigos matriciales de datos serán conformes con la norma ISO/IEC 16022:2006.

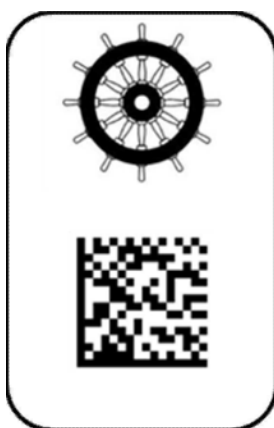
La etiqueta electrónica estará marcada en el equipo marino de que se trate o se fijará firmemente en él de una forma duradera y de una manera tal que se garantice que pueda leerse según lo previsto durante el tiempo de vida útil que se espera tenga el equipo marino.

**3. Símbolos****3.1.**

3.2.



3.3.



---

## DECISIONES

### DECISIÓN DE EJECUCIÓN (UE) 2018/684 DE LA COMISIÓN

de 4 de mayo de 2018

**por la que se modifica la Decisión de Ejecución (UE) 2016/2323 para actualizar la lista europea de instalaciones de reciclado de buques con arreglo al Reglamento (UE) n.º 1257/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) n.º 1257/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de noviembre de 2013, relativo al reciclado de buques y por el que se modifican el Reglamento (CE) n.º 1013/2006 y la Directiva 2009/16/CE <sup>(1)</sup>, y en particular su artículo 16,

Considerando lo siguiente:

- (1) La lista europea de instalaciones de reciclado de buques fue establecida por la Decisión de Ejecución (UE) 2016/2323 de la Comisión <sup>(2)</sup> con arreglo al Reglamento (UE) n.º 1257/2013.
- (2) Varios Estados miembros han facilitado a la Comisión listas de las instalaciones a las que han autorizado de conformidad con el artículo 14 del Reglamento (UE) n.º 1257/2013 para que sean incluidas en la lista europea de instalaciones de reciclado de buques. Los Estados miembros también han facilitado a la Comunicación los datos actualizados relativos a las instalaciones que ya se encuentran en la lista.
- (3) Por ello, es adecuado modificar la Decisión de Ejecución (UE) 2016/2323.
- (4) En cuanto a las instalaciones de reciclado de buques situadas en un tercer país que ha presentado una solicitud de inclusión en la lista europea a la Comisión de acuerdo con el artículo 15 del Reglamento (UE) n.º 1257/2013, la evaluación de la información y los justificantes pertinentes proporcionados o recabados está aún en curso. La Comisión debe adoptar actos de ejecución en relación con tales instalaciones de reciclado de buques situadas fuera de la Unión una vez finalice la evaluación.
- (5) Las medidas previstas en la presente Decisión se ajustan al dictamen del Comité establecido por el artículo 25 del Reglamento (UE) n.º 1257/2013.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

#### Artículo 1

El anexo de la Decisión de Ejecución (UE) 2016/2323 se sustituye por el texto del anexo de la presente Decisión.

<sup>(1)</sup> DO L 330 de 10.12.2013, p. 1.

<sup>(2)</sup> Decisión de Ejecución (UE) 2016/2323 de la Comisión, de 19 de diciembre de 2016, por la que se establece la lista europea de instalaciones de reciclado de buques con arreglo al Reglamento (UE) n.º 1257/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo al reciclado de buques (DO L 345 de 20.12.2016, p. 119).

*Artículo 2*

La presente Decisión entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Hecho en Bruselas, el 4 de mayo de 2018.

*Por la Comisión*  
*El Presidente*  
Jean-Claude JUNCKER

---

## LISTA EUROPEA DE INSTALACIONES DE RECICLADO DE BUQUES CONTEMPLADA EN EL ARTÍCULO 16, APARTADO 1, DEL REGLAMENTO (UE) N.º 1257/2013

## Instalaciones de reciclado de buques situadas en un Estado miembro de la Unión

| Nombre de la instalación                                                                                                                          | Método de reciclado                                                                                        | Tipo y tamaño de los buques que pueden reciclarse                                                                                                                                                                       | Limitaciones y condiciones que rigen el funcionamiento de la instalación, incluida la gestión de residuos peligrosos                                     | Información sobre el procedimiento, expreso o tácito, de aprobación del plan de reciclado por las autoridades competentes <sup>(1)</sup> | Capacidad máxima anual de reciclado, calculada como la suma del peso de los buques, expresado en LDT, que se ha reciclado en la instalación un año determinado <sup>(2)</sup> | Fecha de expiración de la inclusión en la lista europea <sup>(3)</sup> |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|
| BÉLGICA                                                                                                                                           |                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                          |                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                               |                                                                        |
| NV Galloo Recycling Ghent<br>Scheepszatestraat 9<br>9000 Gent<br>Bélgica<br>Teléfono: +32 92512521<br>Correo electrónico: peter.wyntin@galloo.com | Atraque en muelle (amarre húmedo), rampa                                                                   | Buques, tal como se definen en el artículo 3, apartado 1, punto 1, del Reglamento (UE) n.º 1257/2013.<br><br>Dimensiones máximas del buque:<br>Eslora: 265 metros<br>Manga: 36 metros<br>Calado: 12,5 metros            |                                                                                                                                                          | Aprobación tácita, con un período máximo de revisión de 30 días                                                                          | 34 000 <sup>(4)</sup>                                                                                                                                                         | 31 de marzo de 2020                                                    |
| DINAMARCA                                                                                                                                         |                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                          |                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                               |                                                                        |
| Fornæs ApS<br>Rolshøjvej 12-16<br>8500 Grenå<br>Dinamarca<br>www.fornaes.dk                                                                       | Desmantelamiento en muelle y subsiguiente desguace en suelos impermeables con sistemas de drenaje eficaces | Buques, tal como se definen en el artículo 3, apartado 1, punto 1, del Reglamento (UE) n.º 1257/2013.<br><br>Dimensiones máximas del buque:<br>Eslora: 150 metros<br>Manga: 25 metros<br>Calado: 6 metros<br>GT: 10 000 | El municipio de Norddjurs tiene derecho a asignar los residuos peligrosos a instalaciones receptoras autorizadas desde el punto de vista medioambiental. | Aprobación tácita, período máximo de revisión de 14 días                                                                                 | 30 000 <sup>(5)</sup>                                                                                                                                                         | 30 de junio de 2021                                                    |

| Nombre de la instalación                                                                                                                   | Método de reciclado                                                                                        | Tipo y tamaño de los buques que pueden reciclarse                                                                                                                                                                         | Limitaciones y condiciones que rigen el funcionamiento de la instalación, incluida la gestión de residuos peligrosos                                                                                                                                                                                                                                     | Información sobre el procedimiento, expreso o tácito, de aprobación del plan de reciclado por las autoridades competentes <sup>(1)</sup> | Capacidad máxima anual de reciclado, calculada como la suma del peso de los buques, expresado en LDT, que se ha reciclado en la instalación un año determinado <sup>(2)</sup> | Fecha de expiración de la inclusión en la lista europea <sup>(3)</sup> |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|
| Smedegaarden A/S<br>Vikingkaj 5<br>6700 Esbjerg<br>Dinamarca<br>www.smedegaarden.net                                                       | Desmantelamiento en muelle y subsiguiente desguace en suelos impermeables con sistemas de drenaje eficaces | Buques, tal como se definen en el artículo 3, apartado 1, punto 1, del Reglamento (UE) n.º 1257/2013.<br><br>Dimensiones máximas del buque:<br>Eslora: 170 metros<br>Manga: 40 metros<br>Calado: 7,5 metros               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | Aprobación tácita, período máximo de revisión de 14 días                                                                                 | 20 000 <sup>(6)</sup>                                                                                                                                                         | 15 de septiembre de 2021                                               |
| ESTONIA                                                                                                                                    |                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                               |                                                                        |
| OÜ BLRT Refonda Baltic                                                                                                                     | A flote en el muelle y en el dique flotante                                                                | Buques, tal como se definen en el artículo 3, apartado 1, punto 1, del Reglamento (UE) n.º 1257/2013.<br><br>Dimensiones máximas del buque:<br>Eslora: 197 metros<br>Manga: 32 metros<br>Calado: 9,6 metros<br>GT: 28 000 | Permiso de residuos n.º L.J.Ä/327249. Licencia de tratamiento de residuos peligrosos n.º 0222. Normas del Puerto Vene-Balti, Manual de reciclado de buques MSR-Refonda. Sistema de gestión medioambiental, tratamiento de residuos EP 4.4.6-1-13.<br><br>La instalación puede reciclar únicamente los materiales peligrosos para los que tiene licencia. | Aprobación tácita, con un período máximo de revisión de 30 días                                                                          | 21 852 <sup>(7)</sup>                                                                                                                                                         | 15 de febrero de 2021                                                  |
| ESPAÑA                                                                                                                                     |                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                               |                                                                        |
| DDR VESSELS XXI, SL.<br>Puerto de «El Musel»<br>Gijón<br>España<br>Teléfono: +34 630144416<br>Correo electrónico: abarredo@ddr-vessels.com | Rampa de desmantelamiento                                                                                  | Buques, tal como se definen en el artículo 3, apartado 1, punto 1, del Reglamento (UE) n.º 1257/2013, excepto buques nucleares.<br><br>Dimensiones máximas del buque:<br>Eslora: 84,95 metros                             | Las limitaciones se precisan en la autorización medioambiental integrada.                                                                                                                                                                                                                                                                                | Procedimiento expreso aún por determinar.                                                                                                | 0 <sup>(8)</sup>                                                                                                                                                              | 28 de julio de 2020                                                    |

| Nombre de la instalación                                                                                                                                                                                         | Método de reciclado           | Tipo y tamaño de los buques que pueden reciclarse                                                                                                                                                                  | Limitaciones y condiciones que rigen el funcionamiento de la instalación, incluida la gestión de residuos peligrosos | Información sobre el procedimiento, expreso o tácito, de aprobación del plan de reciclado por las autoridades competentes <sup>(1)</sup> | Capacidad máxima anual de reciclado, calculada como la suma del peso de los buques, expresado en LDT, que se ha reciclado en la instalación un año determinado <sup>(2)</sup> | Fecha de expiración de la inclusión en la lista europea <sup>(3)</sup> |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                                                                                                                                                  |                               | (pueden aceptarse buques con una eslora de hasta 169,9 metros que puedan efectuar un movimiento de vuelco nulo o negativo, dependiendo de los resultados de un estudio de viabilidad detallado).                   |                                                                                                                      |                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                               |                                                                        |
| FRANCIA                                                                                                                                                                                                          |                               |                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                      |                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                               |                                                                        |
| Démonaval Recycling<br>ZI du Malaquis<br>Rue François Arago<br>76580 LE TRAIT<br>Teléfono: + 337 69 79 12 80<br>Correo electrónico: patrick@demonaval-recycling.fr                                               | Atraque en muelle, dique seco | Buques, tal como se definen en el artículo 3, apartado 1, punto 1, del Reglamento (UE) n.º 1257/2013.<br>Dimensiones máximas del buque (dique seco):<br>Eslora: 140 metros<br>Manga: 25 metros<br>Puntal: 5 metros | Las obligaciones medioambientales se determinan en la autorización municipal.                                        | Aprobación expresa; la autoridad competente para la decisión de aprobación es el ministro de Medio Ambiente.                             | 0 <sup>(9)</sup>                                                                                                                                                              | 11 de diciembre de 2022                                                |
| GARDET & DE BEZENAC Recycling/Groupe BAUDELET ENVIRONNEMENT — GIE MUG<br>616, Boulevard Jules Durand<br>76600 Le Havre<br>Francia<br>Teléfono: +33 2 35 95 16 34<br>Correo electrónico: infos@gardet-bezenac.com | Flotante y grada              | Buques, tal como se definen en el artículo 3, apartado 1, punto 1, del Reglamento (UE) n.º 1257/2013.<br>Dimensiones máximas del buque:<br>Eslora: 150 metros<br>Manga: 18 metros<br>LDT: 7 000                    | Las obligaciones medioambientales se determinan en la autorización municipal.                                        | Aprobación expresa; la autoridad competente para la decisión de aprobación es el ministro de Medio Ambiente.                             | 16 000 <sup>(10)</sup>                                                                                                                                                        | 30 de diciembre de 2021                                                |

| Nombre de la instalación                                                                                                                                                                                                          | Método de reciclado           | Tipo y tamaño de los buques que pueden reciclarse                                                                                                                                                                   | Limitaciones y condiciones que rigen el funcionamiento de la instalación, incluida la gestión de residuos peligrosos | Información sobre el procedimiento, expreso o tácito, de aprobación del plan de reciclado por las autoridades competentes <sup>(1)</sup> | Capacidad máxima anual de reciclado, calculada como la suma del peso de los buques, expresado en LDT, que se ha reciclado en la instalación un año determinado <sup>(2)</sup> | Fecha de expiración de la inclusión en la lista europea <sup>(3)</sup> |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|
| Grand Port Maritime de Bordeaux<br>152, Quai de Bacalan-CS 41320-33082 Bordeaux Cedex<br>Francia<br>Teléfono: +33 556905800<br>Correo electrónico: <a href="mailto:maintenance@bordeaux-port.fr">maintenance@bordeaux-port.fr</a> | Atraque en muelle, dique seco | Buques, tal como se definen en el artículo 3, apartado 1, punto 1, del Reglamento (UE) n.º 1257/2013.<br>Dimensiones máximas del buque (dique seco):<br>Eslora: 240 metros<br>Manga: 37 metros<br>Puntal: 17 metros | Las obligaciones medioambientales se determinan en la autorización municipal.                                        | Aprobación expresa; la autoridad competente para la decisión de aprobación es el ministro de Medio Ambiente.                             | 18 000 <sup>(11)</sup>                                                                                                                                                        | 21 de octubre de 2021                                                  |
| Les Recycleurs bretons<br>Zone Industrielle de Kerbriant-29 610 Plouigneau<br>Francia<br>Teléfono: +33 2 98 01 11 06<br>Correo electrónico: <a href="mailto:navaleo@navaleo.fr">navaleo@navaleo.fr</a>                            | Atraque en muelle, dique seco | Buques, tal como se definen en el artículo 3, apartado 1, punto 1, del Reglamento (UE) n.º 1257/2013.<br>Dimensiones máximas del buque (dique seco):<br>Eslora: 225 metros<br>Manga: 34 metros<br>Puntal: 27 metros | Las obligaciones medioambientales se determinan en la autorización municipal.                                        | Aprobación expresa; la autoridad competente para la decisión de aprobación es el ministro de Medio Ambiente.                             | 5 500 <sup>(12)</sup>                                                                                                                                                         | 24 de mayo de 2021                                                     |

## LETONIA

|                                                                                                                                                                                                            |                                                         |                                                                                                                                                                                                       |                                        |                                                                     |                   |                     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|-------------------|---------------------|
| A/S «Tosmares kuģubūvētava»<br>Ģenerāļa Baloža street 42/44,<br>Liepāja, LV-3402<br>Letonia<br>Teléfono: +371 63401919<br>Correo electrónico: <a href="mailto:shipyard@tosmare.lv">shipyard@tosmare.lv</a> | Desmantelamiento de buques (amarre húmedo y dique seco) | Buques, tal como se definen en el artículo 3, apartado 1, punto 1, del Reglamento (UE) n.º 1257/2013.<br>Dimensiones máximas del buque:<br>Eslora: 165 metros<br>Manga: 22 metros<br>Puntal: 7 metros | Véase autorización nacional LI10IB0024 | Aprobación expresa; notificación por escrito en 30 días laborables. | 0 <sup>(13)</sup> | 11 de junio de 2020 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|-------------------|---------------------|

| Nombre de la instalación                                                                                                                                                    | Método de reciclado               | Tipo y tamaño de los buques que pueden reciclarse                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Limitaciones y condiciones que rigen el funcionamiento de la instalación, incluida la gestión de residuos peligrosos               | Información sobre el procedimiento, expreso o tácito, de aprobación del plan de reciclado por las autoridades competentes <sup>(1)</sup> | Capacidad máxima anual de reciclado, calculada como la suma del peso de los buques, expresado en LDT, que se ha reciclado en la instalación un año determinado <sup>(2)</sup> | Fecha de expiración de la inclusión en la lista europea <sup>(3)</sup> |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                                                                                                             |                                   | TPM: 14 000<br>GT: 200-12 000<br>Peso: 100 — 5 000 toneladas<br>LDT: 100 -5 000                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                    |                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                               |                                                                        |
| LITUANIA                                                                                                                                                                    |                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                    |                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                               |                                                                        |
| UAB APK<br>Minijos 180 (amarre 133A), LT 93269, Klaipėda<br>Lituania<br>Teléfono: +370 46365776<br>Fax +370 46365776<br>Correo electrónico: uab.apk@gmail.com               | Atraque en muelle (amarre húmedo) | Buques, tal como se definen en el artículo 3, apartado 1, punto 1, del Reglamento (UE) n.º 1257/2013.<br>Dimensiones máximas del buque:<br>Eslora: 130 metros<br>Manga: 35 metros<br>Puntal: 10 metros<br>GT: 3 500                                                                                                                                       | Véase autorización nacional TL-KL.1-15/2015                                                                                        | Aprobación expresa; notificación por escrito en 30 días laborables.                                                                      | 1 500 <sup>(14)</sup>                                                                                                                                                         | 17 de marzo de 2020                                                    |
| UAB Armar<br>Minijos 180 (amarres 127A, 131A), LT 93269, Klaipėda<br>Lituania<br>Teléfono: +370 68532607<br>Correo electrónico: armar.uab@gmail.com; albatrosas33@gmail.com | Atraque en muelle (amarre húmedo) | Buques, tal como se definen en el artículo 3, apartado 1, punto 1, del Reglamento (UE) n.º 1257/2013.<br>Dimensiones máximas del buque (amarre 127A):<br>Eslora: 80 metros<br>Manga: 16 metros<br>Puntal: 6 metros<br>GT: 1 500<br>Dimensiones máximas del buque (amarre 131A):<br>Eslora: 80 metros<br>Manga: 16 metros<br>Puntal: 5 metros<br>GT: 1 500 | Véase autorización nacional n.º TL-KL.1-16/2015 (amarre 127A)<br><br>Véase autorización nacional n.º TL-KL.1-51/2017 (amarre 131A) | Aprobación expresa; notificación por escrito en 30 días laborables.                                                                      | 3 910 <sup>(15)</sup>                                                                                                                                                         | 17 de marzo de 2020 (amarre 127A)<br>19 de abril de 2022 (amarre 131A) |

| Nombre de la instalación                                                                                                                                                                                                           | Método de reciclado               | Tipo y tamaño de los buques que pueden reciclarse                                                                                                                                                                                               | Limitaciones y condiciones que rigen el funcionamiento de la instalación, incluida la gestión de residuos peligrosos | Información sobre el procedimiento, expreso o tácito, de aprobación del plan de reciclado por las autoridades competentes <sup>(1)</sup> | Capacidad máxima anual de reciclado, calculada como la suma del peso de los buques, expresado en LDT, que se ha reciclado en la instalación un año determinado <sup>(2)</sup> | Fecha de expiración de la inclusión en la lista europea <sup>(3)</sup> |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|
| <p>UAB Vakaru refonda</p> <p>Minijos 180 (amarres 129, 130, 131A, 131, 132, 133A), LT 93269, Klaipėda</p> <p>Lituania</p> <p>Teléfono: +370 46483940/483891</p> <p>Fax +370 46483891</p> <p>Correo electrónico: refonda@wsy.lt</p> | Atraque en muelle (amarre húmedo) | <p>Buques, tal como se definen en el artículo 3, apartado 1, punto 1, del Reglamento (UE) n.º 1257/2013.</p> <p>Dimensiones máximas del buque:</p> <p>Eslora: 230 metros</p> <p>Manga: 55 metros</p> <p>Puntal: 14 metros</p> <p>GT: 70 000</p> | Véase autorización nacional (11.2)-30-161/2011/TL-KL.1-18/2015                                                       | Aprobación expresa; notificación por escrito en 30 días laborables.                                                                      | 20 140 <sup>(16)</sup>                                                                                                                                                        | 21 de mayo de 2020                                                     |

## PAÍSES BAJOS

|                                                                                                                                                                                                                                  |          |                                                                                                                                                          |                                                                                                                                        |                    |                        |                          |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|------------------------|--------------------------|
| <p>Keppel-Verolme</p> <p>Prof. Gerbrandyweg 25</p> <p>3197 KK Rotterdam-Botlek</p> <p>Países Bajos</p> <p>Teléfono: +31 181234353</p> <p>Correo electrónico: mzoethout@keppelverolme.nl</p>                                      | Desguace | <p>Dimensiones máximas del buque:</p> <p>Eslora: 405 metros</p> <p>Manga: 90 metros</p> <p>Puntal: 11,6 metros</p>                                       | La instalación cuenta con autorización para operar; dicha autorización contiene limitaciones y condiciones de carácter medioambiental. | Aprobación expresa | 52 000 <sup>(17)</sup> | 21 de julio de 2021      |
| <p>Scheepssloperij Nederland B.V.</p> <p>Havenweg 1; 3295 XZ s-Gravendeel</p> <p>Postbus 5234; 3295 ZJ s-Gravendeel</p> <p>Países Bajos</p> <p>Teléfono: +31 786736055</p> <p>Correo electrónico: info@sloperij-nederland.nl</p> | Desguace | <p>Dimensiones máximas del buque:</p> <p>Eslora: 200 metros</p> <p>Manga: 33 metros</p> <p>Puntal: 6 metros</p> <p>Altura: 45 metros (puente Botlek)</p> | La instalación cuenta con autorización para operar; dicha autorización contiene limitaciones y condiciones de carácter medioambiental. | Aprobación expresa | 9 300 <sup>(18)</sup>  | 27 de septiembre de 2021 |

| Nombre de la instalación                                                                                                                                                       | Método de reciclado                                                                 | Tipo y tamaño de los buques que pueden reciclarse                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Limitaciones y condiciones que rigen el funcionamiento de la instalación, incluida la gestión de residuos peligrosos | Información sobre el procedimiento, expreso o tácito, de aprobación del plan de reciclado por las autoridades competentes <sup>(1)</sup> | Capacidad máxima anual de reciclado, calculada como la suma del peso de los buques, expresado en LDT, que se ha reciclado en la instalación un año determinado <sup>(2)</sup> | Fecha de expiración de la inclusión en la lista europea <sup>(3)</sup> |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                                                                                                                |                                                                                     | Las operaciones comienzan en el mar con el fin de aligerar el casco; el cabrestante para remolcar los buques hacia la rampa puede arrastrar 2 000 toneladas.                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                      |                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                               |                                                                        |
| POLONIA                                                                                                                                                                        |                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                      |                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                               |                                                                        |
| ALMEX Sp. Z o.o.<br>ul. Ks. Stanisława Kujota 1<br>70-605 Szczecin<br>Polonia<br>Teléfono: +48 914624862<br>Correo electrónico: biuro@almex-recycling.pl<br>almex-recycling.pl | Espigones y áreas de reciclaje en la interfaz tierra-mar                            | Buques, tal como se definen en el artículo 3, apartado 1, punto 1, del Reglamento (UE) n.º 1257/2013.<br><br>Dimensiones máximas del buque:<br>Eslora: 120 metros<br>Manga: 20 metros<br>Puntal: 6 metros<br>TPM: 6 000<br>GT: 2 500<br>LDT: 2 500                                                                                                        | Véase autorización<br>WOŚ.II.7243.7.4.2014.IB                                                                        | Aprobación expresa                                                                                                                       | 4 000 <sup>(19)</sup>                                                                                                                                                         | 28 de abril de 2018                                                    |
| Stocznia Marynarki Wojennej SA.<br>ul. Śmidowicza 48<br>81-127 Gdynia<br>Polonia<br>Teléfono: +48 586258318<br>Correo electrónico: mrybka@navship.pl<br>www.navship.pl         | Amarre húmedo, dique seco, espigones y áreas de reciclaje en la interfaz tierra-mar | Buques, tal como se definen en el artículo 3, apartado 1, punto 1, del Reglamento (UE) n.º 1257/2013.<br><br>Dimensiones máximas del buque:<br>Eslora: 100 metros<br>Peso: 2 500 toneladas<br>(los buques de mayor peso deberán ser parcialmente desmantelados; las operaciones de desmantelamiento comienzan en el mar con el fin de aligerar el casco). | Véase autorización<br>DROŚ S.7243.24.2016.EB                                                                         | Aprobación expresa                                                                                                                       | 5 000 <sup>(20)</sup>                                                                                                                                                         | 28 de abril de 2018                                                    |

| Nombre de la instalación                                                                                                                                                                                                           | Método de reciclado                                                                                                            | Tipo y tamaño de los buques que pueden reciclarse                                                                                                                              | Limitaciones y condiciones que rigen el funcionamiento de la instalación, incluida la gestión de residuos peligrosos                                                                                                                                                                                    | Información sobre el procedimiento, expreso o tácito, de aprobación del plan de reciclado por las autoridades competentes <sup>(1)</sup> | Capacidad máxima anual de reciclado, calculada como la suma del peso de los buques, expresado en LDT, que se ha reciclado en la instalación un año determinado <sup>(2)</sup> | Fecha de expiración de la inclusión en la lista europea <sup>(3)</sup> |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|
| PORTUGAL                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                               |                                                                        |
| Navalria-Docas, Construções e Reparações Navais<br>Porto Comercial, Terminal Sul, Apartado 39, 3811-901 Aveiro<br>Portugal<br>Teléfono: +351 234 378 970, +351 232 767 700<br>Correo electrónico: info@navalria.pt                 | Desmantelamiento en dique seco, descontaminación y desmantelamiento en plano horizontal o inclinado, según el tamaño del buque | Capacidad nominal del plano horizontal: 700 toneladas<br>Capacidad nominal del plano inclinado: 900 toneladas                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Las condiciones aplicables a la actividad se determinan en las especificaciones adjuntas al título (AL n.º 5/2015/CCDRC, de 26.1.2016).  | 1 900 toneladas <sup>(21)</sup>                                                                                                                                               | 26 de enero de 2020                                                    |
| REINO UNIDO                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                               |                                                                        |
| Able UK Limited<br>Teesside Environmental Reclamation and Recycling Centre<br>Graythorp Dock<br>Tees Road<br>Hartlepool<br>Cleveland<br>TS25 2DB<br>Reino Unido<br>Teléfono: +44 1642806080<br>Correo electrónico: info@ableuk.com | Desmantelamiento de buques y tratamientos asociados autorizados en dique seco y amarre húmedo                                  | Cualquier buque cuyas dimensiones correspondan a las de la autorización.<br>Dimensiones máximas del buque:<br>Eslora: 337,5 metros<br>Manga: 120 metros<br>Calado: 6,65 metros | La instalación cuenta con un plan de reciclado de buques que se ajusta a los requisitos del Reglamento (UE) n.º 1257/2013.<br>La instalación dispone de una autorización (Referencia EPR/VP3296ZM) que determina los límites de las operaciones y las condiciones a las que ha de atenerse el operador. | Aprobación expresa                                                                                                                       | 66 340 <sup>(22)</sup>                                                                                                                                                        | 6 de octubre de 2020                                                   |

| Nombre de la instalación                                                                                                                                                                 | Método de reciclado                                                                           | Tipo y tamaño de los buques que pueden reciclarse                                                                                                                                                                                                                                                        | Limitaciones y condiciones que rigen el funcionamiento de la instalación, incluida la gestión de residuos peligrosos                                                                                                                                                                                                                          | Información sobre el procedimiento, expreso o tácito, de aprobación del plan de reciclado por las autoridades competentes <sup>(1)</sup> | Capacidad máxima anual de reciclado, calculada como la suma del peso de los buques, expresado en LDT, que se ha reciclado en la instalación un año determinado <sup>(2)</sup> | Fecha de expiración de la inclusión en la lista europea <sup>(3)</sup> |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|
| Harland and Wolff Heavy Industries Limited<br>Queen's Island<br>Belfast<br>BT3 9DU<br>Reino Unido<br>Teléfono: +44 2890458456<br>Correo electrónico: trevor.hutchinson@harland-wolff.com | Desmantelamiento de buques y tratamientos asociados autorizados en dique seco y amarre húmedo | Cualquier buque de dimensiones que correspondan a lo acordado en el plan de trabajo.<br><br>Dimensiones máximas del buque:<br>El muelle principal (el más grande) alcanza 556m × 93 m × 1,2m TPM, y puede acoger buques de hasta ese tamaño. Este dique seco tiene una capacidad de 1,2 millones de TPM. | La instalación cuenta con un plan de reciclado de buques que se ajusta a los requisitos del Reglamento (UE) n.º 1257/2013.<br><br>La instalación dispone de una licencia de tratamiento de residuos (número de autorización LN/07/21/V2) que determina los límites de las operaciones y las condiciones a las que ha de atenerse el operador. | Aprobación expresa                                                                                                                       | 13 200 <sup>(23)</sup>                                                                                                                                                        | 3 de agosto de 2020                                                    |
| Swansea Drydock Ltd<br>Prince of Wales Dry Dock<br>Swansea<br>Wales<br>SA1 1LY<br>Reino Unido<br>Teléfono: +44 1792654592<br>Correo electrónico: info@swanseadrydocks.com                | Desmantelamiento de buques y tratamientos asociados autorizados en dique seco y amarre húmedo | Cualquier buque cuyas dimensiones correspondan a las de la autorización.<br><br>Dimensiones máximas del buque:<br>Eslora: 200 metros<br>Manga: 27 metros<br>Calado: 7 metros                                                                                                                             | La instalación cuenta con un plan de reciclado de buques que se ajusta a los requisitos del Reglamento (UE) n.º 1257/2013.<br><br>La instalación dispone de una autorización (Referencia EPR/UP3298VL) que determina los límites de las operaciones y las condiciones a las que ha de atenerse el operador.                                   | Aprobación expresa                                                                                                                       | 7 275 <sup>(24)</sup>                                                                                                                                                         | 2 de julio de 2020                                                     |

<sup>(1)</sup> De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 7, apartado 3, del Reglamento (UE) n.º 1257/2013 relativo al reciclado de buques.

<sup>(2)</sup> De acuerdo con el artículo 32, apartado 1, letra a), tercera frase, del Reglamento (UE) n.º 1257/2013.

<sup>(3)</sup> La fecha de expiración de la inclusión en la lista europea corresponde a la fecha de expiración del permiso o autorización concedido a la instalación en el Estado miembro.

<sup>(4)</sup> De acuerdo con la información presentada, la capacidad máxima teórica anual de reciclado de la instalación es de 50 000 LDT.

<sup>(5)</sup> De acuerdo con la información presentada, la capacidad máxima teórica anual de reciclado de la instalación es de 50 000 LDT.

<sup>(6)</sup> De acuerdo con la información presentada, la capacidad máxima teórica anual de reciclado de la instalación es de 50 000 LDT.

<sup>(7)</sup> De acuerdo con la información presentada, la capacidad máxima teórica anual de reciclado de la instalación es de 15 000 LDT.

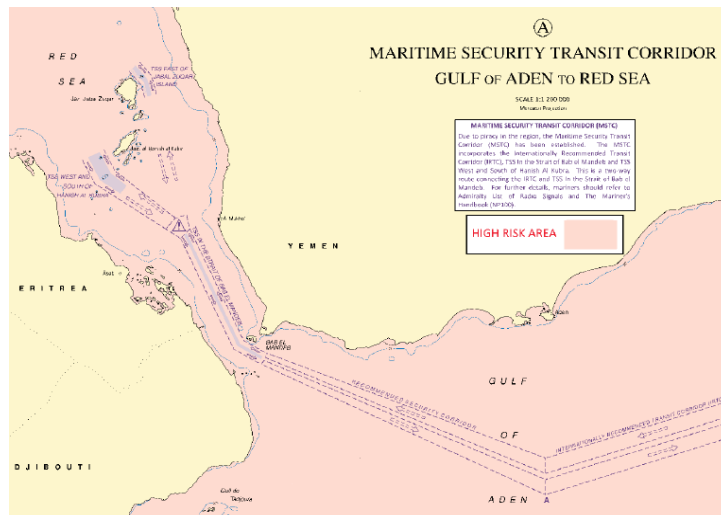
<sup>(8)</sup> De acuerdo con la información presentada, la capacidad máxima teórica anual de reciclado de la instalación es de 60 000 LDT.

<sup>(9)</sup> De acuerdo con la información presentada, la capacidad máxima teórica anual de reciclado de la instalación es de 15 000 LDT.

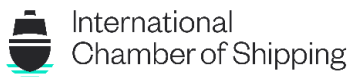
- (<sup>10</sup>) De acuerdo con la información presentada, la capacidad máxima teórica anual de reciclado de la instalación es de 18 000 LDT.
- (<sup>11</sup>) De acuerdo con la información presentada, la capacidad máxima teórica anual de reciclado de la instalación es de 23 000 LDT al año.
- (<sup>12</sup>) De acuerdo con la información presentada, la capacidad máxima teórica anual de reciclado de la instalación es de 10 000 LDT.
- (<sup>13</sup>) De acuerdo con la información presentada, la capacidad máxima teórica anual de reciclado de la instalación es de 15 000 LDT.
- (<sup>14</sup>) Según su autorización, la instalación puede reciclar un máximo de 30 000 LDT al año.
- (<sup>15</sup>) Según su autorización, la instalación puede reciclar un máximo de 12 000 LDT al año (6 000 LTD por amarre).
- (<sup>16</sup>) Según su autorización, la instalación puede reciclar un máximo de 45 000 LDT al año.
- (<sup>17</sup>) De acuerdo con su autorización, la capacidad máxima teórica anual de reciclado de la instalación es de 100 000 toneladas.
- (<sup>18</sup>) De acuerdo con la información presentada, la capacidad máxima teórica anual de reciclado de la instalación es de 45 000 LDT.
- (<sup>19</sup>) De acuerdo con la información presentada, la capacidad máxima teórica anual de reciclado de la instalación es de 10 000 LDT.
- (<sup>20</sup>) De acuerdo con la información presentada, la capacidad máxima teórica anual de reciclado de la instalación es de 10 000 LDT.
- (<sup>21</sup>) No se ha facilitado información sobre la capacidad máxima teórica anual de reciclado de la instalación.
- (<sup>22</sup>) De acuerdo con su autorización, la instalación puede reciclar un máximo de 230 000 LDT.
- (<sup>23</sup>) De acuerdo con su autorización, la instalación puede reciclar un máximo de 300 000 toneladas al año.
- (<sup>24</sup>) De acuerdo con su autorización, la instalación puede reciclar un máximo de 74 999 toneladas al año.
-

# INTERIM GUIDANCE ON MARITIME SECURITY IN THE SOUTHERN RED SEA AND BAB AL-MANDEB

To be read in conjunction with BMP 4



Produced by:



Supported by:



## **Background**

The conflict in Yemen has introduced additional maritime security threats, other than piracy, to the Southern Red Sea and Bab al-Mandeb; these include collateral damage due to conflict between groups in the region and a potential deliberate targeting of ships. The guidance contained in this publication is specific to known threats in this particular region.

The purpose of this guidance is to help Company Security Officers (CSOs) and Masters in conducting a threat assessment in respect of transits through the Southern Red Sea and Bab al-Mandeb. Experience has shown awareness of other threats and application of the recommendations contained within this guidance, in conjunction with application of the BMP 4 recommendations, may prevent a successful attack. This guidance is complimentary to and should be applied in conjunction with the application of BMP 4.

The consequences of not adopting effective security measures can be severe.

This guidance relates to information available at the time of writing and does not speculate on any future threats that may emerge due to regional instability. Amended guidance will be provided whenever the situation changes based upon credible threat and risk advice that is endorsed by military forces in the region and flag states. The situation internally in Yemen and within its ports means that perceived non-piracy threats may be reported at short notice, and CSOs and Masters should, therefore, assess the suitability of mitigation measures against more than one type of threat e.g. piracy.

## **Threat Profile**

Military published threat assessments, as well as the threat and risk information provided by flag states, should be consulted regularly in order to fully understand current threats and the likelihood of attack. Risk assessments should take into account the threat level information provided by the flag state.

The level of preparedness that a ship will need to safely transit the areas will be based on a number of ship and voyage specific factors, and should take into account information from the authorities and sources detailed in Annex A.

Whilst BMP measures are effective mitigation against piracy, it should be recognised that other threats may have differences in attack methodology and intent and, may therefore require other forms of mitigation. For example, attacks carried out by non-pirate groups may be more determined, even risking injury or death, and this may diminish the effectiveness of some of the self-protection measures successfully used against pirates in the region.

## **Maritime Security Threats**

### **Missiles**

Missiles are long range, accurate and powerful weapons and have been used against military ships in the region. Whilst military reports suggest that military ships in the region have been targeted with anti-ship missiles, there is no indication that merchant shipping is likely to be deliberately targeted. There is however a risk of misidentification or collateral damage to merchant shipping and as such it is strongly recommended that ships utilise the Maritime Security Transit Corridor (MSTC) and maintain an awareness of the other vessels around them.

### **Sea Mines**

Sea mines have been used to deter and deny Saudi-led coalition forces access to key ports in Yemen's southern Red Sea area. Whilst merchant shipping is not the target, sea mines may affect commercial ships using these ports or routeing close to the Yemeni Coastline. It is strongly recommended that ships utilise the MSTC when transiting through the area to minimise the threat from sea mines.

### **Water-Borne Improvised Explosive Devices (WBIED)**

An attack involving a WBIED is likely to involve one or more skiffs approaching the merchant ship at high speed firing both small arms and Rocket-Propelled Grenades (RPGs). One or more of the boats may be laden with explosives. On the basis of current understanding it is assessed that merchant shipping is unlikely to be directly targeted by a WBIED, however the risk of collateral damage or misidentification remains. Counter-piracy mitigation measures contained in BMP including, but not limited to, increasing speed, manoeuvring, etc., should be applied to prevent the skiffs from attaching to or making contact with the ship's hull. Information on changes in modus operandi in WBIED tactics will be provided in the Industry Releasable Threat Bulletins (IRTBs) regularly disseminated by Maritime Security Centre Horn of Africa (MSCHOA) and the Combined Maritime Forces (CMF). United Kingdom Maritime Trade Operations (UKMTO) Navigational Warnings (NAVWARNs) will provide immediate information on incidents and threats

WBIED attacks have been used against Saudi coalition warships and associated assets e.g. military supply ships in the southern Red Sea.

The MV Muskie (31 May 2017) and MV Galicia Spirit (25 October 2016) incidents, which took place in the southern approaches to the Bab al-Mandeb (BAM), highlight a non-piracy attack by groups operating in Southern Yemen. In these incidents there was an explosion during the approach and, likely attempted boarding respectively. This tactic marked a significant departure from Somali piracy and, other incidents associated with the Yemen conflict, and as such the likely intent and perpetrators are not clear.

Two separate incidents on 6 January 2018, approximately 45 nm off the port of Al Hudaydah, Yemen, involved suspicious approaches to two merchant ships by two speed boats carrying armed personnel with optical equipment and one unmanned boat. After the merchant ships undertook evasive action, the speed boats broke off their approach. The speed boats subsequently approached a tanker under escort and the escort vessel engaged the speed boats and destroyed the unmanned vessel.

Whilst it remains unlikely that merchant shipping will be deliberately targeted, the potential for collateral damage and misidentification remains, and ships are recommended to utilise the MSTC to minimise this risk

### **Preparations and self-protection**

Companies and ships are strongly advised to consider the following actions and measures to enhance the safety and security of the ship whilst transiting the region, taking into account the guidance in BMP 4.

#### **Obtain Information**

CMF and European Naval Forces (EUNAVFOR) produce quarterly Industry-Releasable Threat Assessments (IRTA) and IRTBs that provide rapid and responsive information. These will be valuable resources for every risk assessment and are circulated by MSCHOA and the Shipping Industry Associations. CSOs and Masters should obtain the latest information from CMF, EUNAVFOR and the UKMTO and other relevant organisations (see Annex A), and contact the ship's flag state for guidance on the threat level and any necessary actions to be taken in accordance with the requirements of the International Ship and Port Facility Security Code (ISPS).

#### **Review Existing Plans**

The CSO and Master should review the threat/risk assessments and update plans as necessary; including the Ship Security Assessment (SSA), Ship Security Plan (SSP) and Vessel Hardening Plans (VHP) and implement any new measures.

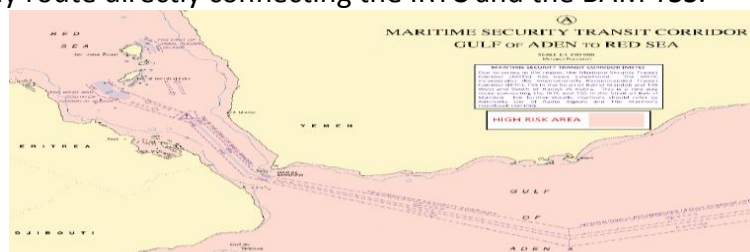
#### **Register with MSCHOA and Report to UKMTO**

It is essential that ships should register with MSCHOA and report to UKMTO to ensure that the military is aware of their presence in the region and to give the ship access to information and support from military forces in the region.

#### **Use the Maritime Security Transit Corridor (MSTC)**

The MSTC is a military established corridor upon which naval forces focus their presence and surveillance efforts. The MSTC consists of:

- The Internationally Recommended Transit Corridor (IRTC)
- The Bab al-Mandeb (BAM) Traffic Separation Scheme (TSS) and the TSS West of the Hanish Islands
- A two-way route directly connecting the IRTC and the BAM TSS.



It is strongly recommended that ships use the MSTC to gain the maximum benefit from military presence and surveillance (refer to Chart Q6099 for details).

### **Privately Contracted Armed Security Personnel (PCASP)**

Attention is drawn to the difficulty in differentiating between a non-piracy attack and a piracy attack, as this may not be possible until analysis after any incident. The use of PCASP to deter a non-piracy related attack may not be permitted under some jurisdictions. The CSO should gain clarity from the ship's flag state on its policy concerning the use of PCASP under such circumstances, particularly with respect to the escalation to the use of lethal force.

### **Protection against explosions**

The CSO in conjunction with the Master should decide upon and designate a safe location for the crew in the event of a threat of an external explosion. Thought should be given to blast routes that will help channel the main force of any blast away from the safe muster area. In many ships, the central stairway may provide a safe location due to the greater protection being afforded by the accommodation block and being well above the waterline. Consideration should be given in the risk assessment and planning to the circumstances, under which the crew would be directed to a safe muster area, recognising that piracy and non-piracy related attacks may look similar in the initial stages.

### **Reporting Suspicious Activity to UKMTO and MSCHOA**

UKMTO advises on the types of activity of interest to the regional maritime security community utilising information from "Piracy Attack / Suspicious Activity Reports" (Annex B). UKMTO can forward information received in an anonymised form to the most appropriate agency empowered to act. While suspicious activity may appear inconsequential in isolation, when added to other reports it may actually prove to be extremely valuable.

Ships are encouraged always to report suspicious activity and to provide as much detail as possible. If it is feasible to do so without compromising safety, photographs, video and radar plot data of suspicious activity are of enormous value to the responsible authorities. If there is any doubt as to whether the activity is suspicious then ships are always encouraged to report.

## **Annex A**

### **Contact details**

#### **Emergency Contacts:**

##### **UKMTO (United Kingdom Maritime Trade Operations)**

Email: [watchkeepers@ukmto.org](mailto:watchkeepers@ukmto.org)  
Tel: +44 2392 222060  
+971 50 552 3215

##### **MSCHOA**

Email postmaster@mschoa.org  
Tel +44 (0)1923 958 545  
Fax +44 (0)1923 958 520  
Website [www.mschoa.org](http://www.mschoa.org)

##### **USN Naval Control and Guidance to Shipping**

Email [CTF55.BWC@me.navy.mil](mailto:CTF55.BWC@me.navy.mil)  
Tel (24hrs) + 973-1785-3434

#### **Other Useful Contacts**

##### **NATO Shipping Centre**

Email info@shipping.nato.int  
Tel +44 (0)1923 956 574  
Fax +44 (0)1923 956 575  
Website [www.shipping.nato.int](http://www.shipping.nato.int)

##### **IMB Piracy Reporting Centre**

Email [piracy@icc-ccs.org](mailto:piracy@icc-ccs.org)  
imbkl@icc-ccs.org  
Tel +603 2031 0014 (24hr Helpline)  
Fax +603 2078 5769  
Website [www.icc-ccs.org](http://www.icc-ccs.org)

## Annex B

### UKMTO Piracy Attack / Suspicious Activity Report

#### General Details

|    |                                        |
|----|----------------------------------------|
| 01 | Name of Ship:                          |
| 02 | IMO No:                                |
| 03 | Flag:                                  |
| 04 | Call Sign:                             |
| 05 | Type of Ship:                          |
| 06 | Tonnages: GRT:<br>NRT: DWT:            |
| 07 | Owner's (Address & Contact Details):   |
| 08 | Manager's (Address & Contact Details): |
| 09 | Last Port/Next Port:                   |
| 10 | Cargo Details: (Type/Quantity)         |

### Details of Incident

|    |                                                                                                |
|----|------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 11 | Date & Time of Incident:<br>LT UTC                                                             |
| 12 | Position: Lat:<br>(N/S) Long: (E/W)                                                            |
| 13 | Nearest Land Mark/Location:                                                                    |
| 14 | Port/Town/Anchorage Area:                                                                      |
| 15 | Country/Nearest Country:                                                                       |
| 16 | Status (Berth/Anchored/Steaming):                                                              |
| 17 | Own Ship's Speed:                                                                              |
| 18 | Ship's Freeboard During Attack:                                                                |
| 19 | Weather During Attack (Rain/Fog/Mist/Clear/etc, Wind (Speed and Direction), Sea/Swell Height): |
| 20 | Types of Attack (Boarded/Attempted):                                                           |
| 21 | Consequences for Crew, Ship and Cargo:<br>Any Crew Injured/Killed:<br>Items/Cash Stolen:       |
| 22 | Area of the Ship being Attacked:                                                               |
| 23 | Last Observed Movements of Pirates/Suspect Craft:                                              |
| 24 | Type of vessel (Whaler, Dhow, Fishing Vessel, Merchant Vessel)                                 |
| 25 | Description of vessel (Colour, Name, Distinguishing Features)                                  |
| 26 | Course and Speed of vessel when sighted                                                        |

### Details of Raiding Party

|    |                            |
|----|----------------------------|
| 27 | Number of Pirates/Robbers: |
| 28 | Dress/Physical Appearance: |
| 29 | Language Spoken:           |
| 30 | Weapons Used:              |
| 31 | Distinctive Details:       |
| 32 | Craft Used:                |
| 33 | Method of Approach:        |
| 34 | Duration of Attack:        |
| 35 | Aggressive/Violent:        |

### Further Details

|    |                                                                                                                                          |
|----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 36 | Action Taken by Master and Crew and its effectiveness:                                                                                   |
| 37 | Was Incident Reported to the Coastal Authority? If so to whom?                                                                           |
| 38 | Preferred Communications with Reporting Ship:<br>Appropriate Coast Radio Station/HF/MF/VHF/INMARSAT<br>IDS (Plus Ocean Region Code)/MMSI |
| 39 | Action Taken by the Authorities:                                                                                                         |
| 40 | Number of Crew/Nationality:                                                                                                              |
| 41 | Please Attach with this Report – A Brief Description/Full<br>Report/Master – Crew Statement of the Attack/Photographs<br>taken if any.   |
| 42 | Details of Self Protection Measures.                                                                                                     |

## GUÍA PARA PREVENIR DETENCIONES EN INSPECCIONES DE PSC

**MUCHO ANTES DE LA INSPECCIÓN: Formación, familiarización y sensibilización del Capitán, Jefe de máquinas, oficiales y de toda la tripulación en general (cada uno de acuerdo con sus responsabilidades).**

- Conocer el buque y su Sistema de Gestión de la Seguridad en aplicación del Código ISM: plan de mantenimiento, manual de seguridad, documentación a manejar, preparación para emergencias, procedimientos operativos...
- Reglamentación práctica: ¿Cómo rellenar el libro de registro de hidrocarburos? Reuniones formativas de ANAVE.
- Procedimientos de Port State Control (PSC): notificaciones, procedimiento de inspección, áreas críticas, categorías de deficiencias, campañas de inspección concentrada (CIC)... Hay mucha información en la página web del MoU de París (<https://www.parismou.org>), entre otras cosas, sobre deficiencias más habituales (<http://xurl.es/8336e>), sobre la periodicidad y el alcance de las inspecciones (<http://xurl.es/j8elv>), ...
- Técnicas de comunicación y negociación en un nivel suficiente de inglés.

### ANTES DE LA LLEGADA A PUERTO

- **VERIFICAR** la probabilidad de ser objeto de inspección. Calcular perfil de riesgo en: <http://xurl.es/m30hk>. Si hace más de 12 meses de la última inspección de PSC, el buque será probablemente inspeccionado.
- **NOTIFICAR A LAS AUTORIDADES DE PSC DEL PUERTO DE DESTINO CUALQUIER DEFICIENCIA GRAVE** (posible objeto de detención) consecuencia de daños accidentales durante la navegación u operaciones de carga: **NO SOLO SI ESTÁ PREVISTA UNA INSPECCIÓN**. Los prácticos tienen obligación de informar de anomalías que detecten. **MEJOR NOTIFICAR QUE SER DENUNCIADO**.
- Llevar a bordo y utilizar una lista de comprobación (*check list*) de los puntos más importantes objeto de deficiencia. ANAVE informa a sus asociadas de las CIC del MOU de París y circula las listas de comprobación.
- Asegurarse de que se hayan corregido posibles deficiencias anteriores.

### En puerto: LA PRIMERA IMPRESIÓN PUEDE SER DECISIVA

- Acceso al buque (adecuado y cumpliendo los requisitos del Código ISPS) y recibimiento a bordo del inspector.
- Limpieza y orden en cubierta, habilitación, cámara de máquinas, etc. Ropa y aseo de la tripulación adecuados.
- Documentación ordenada y fácilmente localizable.

**La inspección: DURANTE TODA LA VISITA la conducta del Capitán y la tripulación debe ser profesional: ambiente formal de trabajo, vestimenta adecuada, comportamiento cortés y formal.**

#### CRONOLOGÍA HABITUAL

- Recepción del inspector al embarque y acompañamiento hasta la oficina del Capitán.
- Reunión inicial:
  - El inspector debe informar del tipo de inspección y pruebas operacionales previstas.
  - El capitán/oficial deberá informar al inspector sobre las operaciones en curso: carga/descarga, *bunkering*, trabajos de mantenimiento en curso o previstos...
  - Es esencial comunicar al inspector en este momento cualquier condición excepcional de clase, no conformidades de ISM u otras posibles deficiencias conocidas.
  - Pedir al inspector que notifique las deficiencias que vaya encontrando para rectificarlas de inmediato y/o darle las explicaciones que corresponda/estudiarlas/informar bandera y/o sociedad de clasificación.
- Inspección: Verificación documentación, visita al buque, pruebas operacionales, entrevistas tripulación, corrección de deficiencias... (La inspección puede incluir uno o varios de estos puntos). **DEMOSTRAR EN TODO MOMENTO CONOCIMIENTO Y CONTROL DEL BUQUE Y DEL SISTEMA DE GESTIÓN (ISM)**. Ir negociando la forma y plazo de reparación de posibles deficiencias que no puedan ser corregidas sobre la marcha.
- Reunión final:
  - Confirmar todas las deficiencias ya resueltas y aclarar una a una las pendientes: ¿Por qué? ¿Cómo? ¿Cuándo?
  - Leer detenidamente el informe, pedir explicaciones si es necesario: ¿Coincide lo dicho con lo escrito?
  - Si hay riesgo de detención: defender, discutir y apelar sobre la marcha (**EDUCADAMENTE**) todas y cada una de las deficiencias, para evitar que el inspector MOU las registre pues, generalmente, una vez registrada, es demasiado tarde. **CADA DEFICIENCIA CUENTA**: preparación de argumentos técnicos.
- Acompañar al inspector hasta el desembarque.

# Guide to prevent PSC detentions

**LONG BEFORE THE INSPECTION: training, familiarization and awareness of Master, Chief Engineer, Deck Officers and all the crew in general (each person according to his/her responsibilities).**

- Know the ship and its Safety Management System in application of the ISM Code: maintenance plan, safety manual, documentation to be handled, emergency preparedness, operating procedures...
- Practical application of the rules: f.i. How to fill in the oil record book? [ANAVE training meetings](#).
- Port State Control (PSC) procedures: Notification, inspection procedure, critical areas, categories of deficiencies, Concentrated Inspection Campaigns (CIC)... There is a lot of information at the Paris MoU web page: (<https://www.parismou.org>), among other things, on more common deficiencies (<http://xurl.es/8336e>), on the periodicity and scope of the inspections (<http://xurl.es/j8elv>), ...
- English communication and negotiation skills.

## BEFORE PORT ARRIVAL

- **VERIFY** the probability of being inspected. Calculate ship's risk profile at: <http://xurl.es/m30hk>. High probability if it's been more than 12 months since the last PSC inspection.
- **NOTIFY** TO PSC AUTHORITIES OF THE DESTINATION PORT ANY SERIOUS DEFICIENCIES (possible object of detention) consequence of accidental damage during navigation or loading operations: NOT ONLY IF AN INSPECTION IS SCHEDULED. Pilots have the obligation to report about any anomaly they detect. IT'S BETTER TO NOTIFY THAN BEING DENOUNCED.
- Carry on board and use a checklist with the most important issues subject of deficiency. [ANAVE informs its members on Paris MOU CIC and circulates PSC officers' checklist](#).
- Make sure that any previous deficiencies have been corrected.

## In port: FIRST IMPRESSION IS CRUCIAL

- Access to the vessel (suitable and meeting the requirements of the ISPS Code). Welcome the PSC officer onboard.
- Cleaning and tidiness of deck, accommodation, engine room, etc. Appropriate crew workwear and behavior.
- Lean and well-arranged documentation.

**The inspection: DURING THE WHOLE VISIT the attitude of Master and crew must be professional: formal working environment, adequate personal protection equipment, polite and formal behavior.**

## USUAL CHRONOLOGY

- PSC officer is received onboard and accompanied to the Master's office.
- Initial meeting:
  - PSC officer should report on the envisaged type of inspection and operational tests.
  - Master/Officer must inform the PSC officer about ongoing operations: loading/unloading, bunkering, ongoing or planned maintenance work...
  - It is essential to inform the PSC officer at this moment on any exceptional class conditions, ISM non-conformities or other known deficiencies.
  - Ask the PSC officer to report the deficiencies as he finds them to rectify them immediately and/or give the appropriate explanations / study them / report the flag administration and/or classification society.
- Inspection: Documentation, visit to the ship, operational tests, crew interviews, correction of deficiencies... (inspection may include one or more of these points.) IT IS IMPORTANT TO DEMONSTRATE AT ALL MOMENTS GOOD KNOWLEDGE AND CONTROL OF THE SHIP AND THE SAFETY MANAGEMENT SYSTEM (ISM). It is useful to negotiate during the inspection the way and timetable for repairing possible deficiencies that cannot be corrected on the spot.
- Final debriefing:
  - Confirm all deficiencies already resolved and clarify one by one outstanding ones: Why? What? How? When?
  - Read the inspection report carefully and ask for explanations if necessary: does it match what was said during the visit?
  - If there is risk of detention: defend, discuss and appeal on the spot (BEING POLITELY BUT ASSERTIVE) each and every one of outstanding deficiencies, to prevent the PSC officer from registering them. Usually, once registered, it's too late. EACH DEFICIENCY COUNTS: prepare technical arguments.
- Escort the PSC officer.

**INSTRUCCIÓN DE SERVICIO 01/2018 SOBRE INSPECCIÓN DE BUQUES  
NACIONALES CON DESTINO A PUERTOS EXTRANJEROS.**

Desde la puesta en marcha, en diciembre de 2004, del plan Lista Blanca, ha sido necesario adoptar una serie de medidas para permanecer en la Lista Blanca del Memorándum de París, en función de los resultados de las inspecciones realizadas a nuestros buques.

Estas medidas han tenido, y tienen, por objeto disminuir el índice de detenciones. En el último período, se ha producido una fuerte disminución del número de inspecciones a nuestros buques, y por tanto es necesario disminuir aún más el número de detenciones para poder permanecer en Lista Blanca. Dichas medidas se han reflejado en una serie de diferentes oficios e instrucciones de servicio que conviene refundir y actualizar.

A partir de la fecha de publicación de esta Instrucción de Servicio, se aplicarán los siguientes criterios:

1. Si un buque mercante nacional pretende despachar por primera vez con destino a puerto extranjero, antes del despacho será objeto de una inspección del tipo y alcance “más detallada” o ampliada (si así le correspondiera de acuerdo al Real Decreto 1737/2010, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles). Además, dicha inspección incluirá, como mínimo, la comprobación de que el buque no incurre en ninguna de las posibles causas de detención contenidas en el anexo de esta Instrucción de Servicio, sin perjuicio de que se revisen además todos aquellos puntos que el inspector considere que pueden suponer un motivo de detención.
2. Si un buque mercante nacional:
  - como resultado de una inspección MoU ha sido detenido o registra 5 o más deficiencias, o
  - en el curso de una inspección del Plan Lista Blanca registra 5 o más deficiencias, o
  - en el curso de una inspección del Plan Lista Blanca o de una inspección de refrendo/renovación de certificados estatutarios registra al menos una deficiencia que, a juicio del inspector, hubiera podido ser catalogada como motivo de detención en una inspección MoU,



Si pretende ser despachado con destino a puerto extranjero, se requerirá la inspección obligatoria del buque antes de su salida. El tipo y alcance de esta inspección será “más detallada”, centrada en las áreas de las deficiencias que motivaron la alerta, o ampliada si así le corresponde según el tipo de buque. Además, dicha inspección incluirá como mínimo la comprobación de que el buque no incurre en ninguna de las posibles causas de detención contenidas en el anexo de esta Instrucción de Servicio, sin perjuicio de que se revisen además todos aquellos puntos que el inspector considere que pueden suponer un motivo de detención.

Una vez introducidos los datos de la inspección anterior en la aplicación del plan Lista Blanca, se generará, de manera automática, una alerta en la aplicación de Despacho en la primera escala que dicho buque realice en cualquiera de nuestros puertos para que se realice dicha inspección.

Esta alerta automática se repetirá en próximas escalas del buque, siempre que hayan transcurrido tres meses desde la última inspección, durante un período de doce meses.

Si durante este período de seguimiento no vuelven a producirse las circunstancias que generaron la primera alerta, dejarán de generarse alertas sucesivas cada tres meses.

3. Los buques mercantes nacionales con GT < 500 o de más de 30 años de edad serán inspeccionados cada vez que el buque pretenda despachar con destino a puerto extranjero. El tipo y alcance de esta inspección será “más detallada” o ampliada, en función del tipo de buque, según se define en el Real Decreto 1737/2010. Además, dicha inspección incluirá como mínimo la comprobación de que el buque no incurre en ninguna de las posibles causas de detención contenidas en el anexo de esta Instrucción de Servicio, sin perjuicio de que se revisen además todos aquellos puntos que el inspector considere que pueden suponer un motivo de detención.
4. En el caso de buques mercantes nacionales que no tengan certificados internacionales, y que realizando viajes entre puertos españoles naveguen por aguas de Portugal, se consultará con los Servicios Centrales la manera de proceder.
5. En el caso de buques con destino a Gibraltar, además de cumplirse los puntos anteriores, se tendrá en cuenta que siempre que sea factible, se intentará que en las inspecciones PSC en Gibraltar, se pueda dar apoyo por parte de los inspectores de la Capitanía Marítima de Algeciras.



6. Cuando un buque que no se encuentre en ninguno de los casos 1, 2, 3, 4 o 5 anteriores solicite despacho a puerto extranjero, si han transcurrido más de tres meses desde la última inspección del Plan Lista Blanca, se verificará si en los tres meses posteriores al despacho, dicho buque entra en prioridad PI o PII según se define en el Real Decreto 1737/2010. De ser así, se le efectuará, bajo el régimen del Plan Lista Blanca, un reconocimiento que será igual al que le corresponda al entrar en dicha prioridad.
7. Con independencia de los casos anteriores, cuando un buque solicite despacho a puerto extranjero, se verificará si en alguna inspección MoU anterior se ha registrado una deficiencia con código de acción 21 y código de deficiencia 15150.

En este caso, se comprobará si el plazo dado de 3 meses para la implementación de las medidas correctivas requeridas vence antes de que el buque tenga previsto llegar a puerto extranjero. De ser así, se comprobará que se han implementado dichas medidas correctivas y se le efectuará, bajo el régimen del Plan Lista Blanca, un reconocimiento que será igual al que le corresponda al entrar en prioridad PII. El buque deberá haber implementado las medidas correctivas como condición previa al despacho.

8. En el caso de que un buque mercante nacional solicite a la Administración, la inspección de bandera para la refrendo/renovación de uno o varios de sus certificados, pero no de todos ellos, dicha inspección se complementará con la comprobación de que el buque no incurre en ninguna de las posibles causas de detención contenidas en el anexo de esta Instrucción de Servicio, sin perjuicio de que se revisen además todos aquellos puntos que el inspector considere que pueden suponer un motivo de detención.

No obstante lo anterior, si simultáneamente se dan las tres condiciones siguientes:

- Ha transcurrido menos de un año desde la última inspección del plan lista blanca
- El buque no se encuentra en prioridad PI o PII del París MOU
- El buque no ha sido detenido en los últimos 24 meses

El inspector, de acuerdo con el armador, podrá posponer la inspección hasta el siguiente refrendo o renovación de los certificados.



9. A las tripulaciones se les recordará durante las inspecciones, entre otros aspectos, los siguientes puntos que han sido motivo de detención durante los últimos años:

- Los tripulantes al cargo de las radiocomunicaciones y de la interlocución con el personal del puerto para las operaciones de carga y descarga deberán tener capacidad de comunicarse en inglés.
- La compañía y la tripulación deberán hacer un ejercicio previo interno de preparación de la inspección y de chequeo de las posibles deficiencias.
- Se debe recordar a las compañías y a los buques que, de acuerdo a SOLAS I regla 11, siempre que el buque sufra un accidente o se le descubra algún defecto, el capitán o el propietario del buque informarán lo antes posible a la Administración o a la organización reconocida. Cuando el buque se encuentre en un puerto regido por otro Gobierno Contratante, informarán también inmediatamente a la autoridad del Estado rector de ese puerto. El capitán deberá retener a bordo una copia de dichas comunicaciones a los efectos de mostrarla al inspector PMoU durante la inspección.

La dirección de correo electrónico de la Administración española a la que comunicar estas incidencias es: [incidentebuque.dgmm@fomento.es](mailto:incidentebuque.dgmm@fomento.es)

- Si se pretenden realizar labores de mantenimiento de cualquier equipo cuya inoperatividad fuera motivo de detención en el puerto en el caso de una inspección MoU, se debe comunicar también al Estado rector del puerto con anterioridad a dicha inspección.
- Se recomendará a las empresas navieras que apoyen al capitán durante la inspección mediante personal técnico de la compañía, de modo presencial si es posible, para garantizar la disponibilidad inmediata de respetos y la toma inmediata de medidas correctivas ante cualquier deficiencia que pudiera aparecer durante la inspección.
- El Área de Inspección Operativa informará al Área de Calidad de los resultados de las inspecciones MoU realizadas a buques nacionales con el objetivo indicado en el punto 15 de esta instrucción.



10. Todo despacho de un buque nacional a puerto extranjero deberá contar con el visto bueno explícito, y por escrito, del Capitán Marítimo, o en su ausencia, del técnico competente de la Capitanía designado por aquel, que verifique que se han cumplimentado las actuaciones previstas en el Plan Lista Blanca que le sean aplicables al buque. Dicha autorización será necesaria también para autorizar remolques de buques, pontonas y otros artefactos que se encuentren registrados y certificados en España, siempre que el destino de dicho remolque sea un puerto extranjero.

11. Todas las deficiencias deberán quedar subsanadas como condición previa al despacho.

En caso de deficiencias de índole menor, a juicio del inspector, éste podrá conceder un plazo de subsanación en función de la prioridad del buque, la fecha de llegada a puerto extranjero y otros aspectos que considere.

12. El resultado de la inspección deberá registrarse a la mayor brevedad posible en la aplicación informática de “Plan de Seguimiento de la Flota Española” (se anotará, al menos, que se ha hecho la inspección antes de que se despache el buque a otro puerto) incluyendo, como mínimo, la siguiente información:

- Deficiencias detectadas en la inspección
- En el campo de observaciones se indicará: “Inspección Lista Blanca IS 01 /2018. Tipo y alcance: inicial/más detallada/ampliada ( según corresponda)”
- En el campo de acción inicial se marcará el plazo dado para subsanar la deficiencia
- El campo de acción final se cubrirá cuando la deficiencia quede subsanada

Las inspecciones necesarias para la emisión, renovación o refrendo de los certificados estatutarios también se registrarán en la aplicación informática de “Plan de Seguimiento de la Flota Española”. Se seguirá el mismo criterio para su registro que en el caso anterior.

13. Todas las inspecciones realizadas siguiendo lo indicado en esta Instrucción de Servicio se tendrán en cuenta para determinar los plazos mencionados en este escrito.

14. Cuando un buque mercante nacional pretenda despachar con destino a puerto extranjero durante el fin de semana, deberá notificar dicha intención a la Capitanía Marítima con una antelación mínima de 72 horas, con el fin de permitir la realización de las actuaciones mencionadas en los puntos anteriores.



15. En los casos en los que el resultado de la inspección del PMoU motive que el buque sea detenido o se registren cinco (5) o más deficiencias, o alguna deficiencia sea considerada como especialmente grave por la S.G. de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima (aunque no se haya producido la detención del buque), se analizará, con la Capitanía Marítima que haya realizado la última inspección plan Lista Blanca, los resultados de la inspección MoU.

Adicionalmente, la S.G. de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima requerirá a la compañía operadora del buque su análisis y comentarios sobre las deficiencias observadas, y la aportación de evidencias documentales de su rectificación en los plazos exigidos en el informe de inspección.

El Área de Inspección Operativa informará al Área de Calidad de los resultados de las inspecciones MoU realizadas a buques nacionales que arrojen los resultados indicados. El Área de Calidad procederá a valorar la posibilidad de realizar una auditoría adicional al buque y/o a la compañía.

En los casos de detención del buque, se solicitará por la S.G. de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima la iniciación de procedimiento administrativo sancionador.

16. Cualquier situación diferente, o excepción a los puntos indicados en este escrito, deberá ser autorizada por los Servicios Centrales de la DGMM.
17. La modificación o actualización del anexo indicativo de deficiencias podrá realizarse directamente por la S.G. de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima.



**MINISTERIO  
DE FOMENTO**

**SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS,  
TRANSPORTE Y VIVIENDA**

SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE

DIRECCION GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

Esta Instrucción de Servicio deja sin efecto a los siguientes oficios e instrucciones:

- Oficio de 21 de Noviembre de 2013 y asunto "PLAN LISTA BLANCA- Inspecciones a buques nacionales con destino a Gibraltar"
- Oficio de 09 de diciembre de 2013 y asunto "PLAN LISTA BLANCA-Adopción de medidas especiales de refuerzo"
- Instrucción de servicio nº 1/2014 sobre inspección de buques nacionales con destino a puertos extranjeros.
- Oficio de 29 de septiembre de 2014 y asunto "PLAN LISTA BLANCA- Despacho para puerto extranjero"
- Instrucción de servicio nº 6/2016 sobre Inspección de buques nacionales con destino a puertos extranjeros.
- Instrucción de servicio nº 2/2017, por la que se modifican la IS 1/2014 y la IS 06/2016 sobre Inspección de buques nacionales con destino a puertos extranjeros.
- Oficio de 13 de marzo de 2017 y asunto "Plan Lista Blanca".

Madrid, 12 de marzo de 2018

EL DIRECTOR GENERAL



RAFAEL RODRÍGUEZ VALERO



**ANEXO: LISTA DE COMPROBACIÓN DEFICIENCIAS MOTIVO DE DETENCIÓN**

Esta lista no es exhaustiva, pretende dar una serie de ejemplos de aspectos relevantes.

| LISTA DE COMPROBACIÓN DEFICIENCIAS MOTIVO DE DETENCIÓN |                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Correcto/<br>Bien | Incorrecto/<br>Mal | N.A. |
|--------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|--------------------|------|
|                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | SI                | NO                 |      |
|                                                        | Existencia a bordo de certificados y documentos válidos exigidos por los instrumentos relevantes                                                                                                                                                                                                        |                   |                    |      |
| Convenio<br>SOLAS 74                                   | Correcto funcionamiento de la propulsión                                                                                                                                                                                                                                                                |                   |                    |      |
|                                                        | Correcto funcionamiento de otras máquinas esenciales.                                                                                                                                                                                                                                                   |                   |                    |      |
|                                                        | Correcto funcionamiento de las instalaciones eléctricas.                                                                                                                                                                                                                                                |                   |                    |      |
|                                                        | Limpieza de la cámara de máquinas.                                                                                                                                                                                                                                                                      |                   |                    |      |
|                                                        | Ausencia de mezclas de agua oleosa en las sentinas.                                                                                                                                                                                                                                                     |                   |                    |      |
|                                                        | Ausencia de hidrocarburos del aislamiento de las tuberías, incluidas las tuberías de escape de la cámara de máquinas.                                                                                                                                                                                   |                   |                    |      |
|                                                        | Correcto funcionamiento de los sistemas de bombeo de la sentina.                                                                                                                                                                                                                                        |                   |                    |      |
|                                                        | Correcto funcionamiento del generador de emergencia, del alumbrado, baterías e interruptores.                                                                                                                                                                                                           |                   |                    |      |
|                                                        | Correcto funcionamiento del aparato de gobierno principal y auxiliar.                                                                                                                                                                                                                                   |                   |                    |      |
|                                                        | Equipos individuales de salvamento, embarcaciones de supervivencia y medios de puesta a flote: capacidad suficiente y en buen estado                                                                                                                                                                    |                   |                    |      |
|                                                        | Existencia, buen estado y correcto funcionamiento del sistema de detección de incendios, alarmas contra incendios, equipo de lucha contra incendios, sistema fijo de extinción de incendios, válvulas de ventilación, válvulas de mariposa de cierre automático y de los dispositivos de cierre rápido: |                   |                    |      |
|                                                        | Existencia, buen estado y correcto funcionamiento de la protección contra incendios de la zona de cubierta de carga de los petroleros.                                                                                                                                                                  |                   |                    |      |
|                                                        | Existencia, buen estado y correcto funcionamiento de las señales luminosas, visuales o acústicas.                                                                                                                                                                                                       |                   |                    |      |
|                                                        | Existencia y correcto funcionamiento del equipo de radio para las comunicaciones de seguridad y emergencia.                                                                                                                                                                                             |                   |                    |      |
|                                                        | Existencia y correcto funcionamiento del equipo de navegación teniendo en cuenta las disposiciones de la Regla V/16.2 del Convenio SOLAS 74.                                                                                                                                                            |                   |                    |      |
|                                                        | Cartas de navegación corregidas y toda otra publicación náutica necesaria para el viaje que se pretende realizar, teniendo en cuenta que podrá utilizarse un sistema de información y visualización de cartas electrónicas (SIVCE) homologado como sustituto de las cartas físicas.                     |                   |                    |      |
|                                                        | Existencia de sistemas de extracción de aire que no produzcan chispa en las cámaras de bombas de carga.                                                                                                                                                                                                 |                   |                    |      |
|                                                        | Adecuadas prescripciones operacionales (sección 5.5 del anexo 1 del MA de París)                                                                                                                                                                                                                        |                   |                    |      |
|                                                        | Tripulación conforme a lo especificado en el documento sobre la tripulación de seguridad.                                                                                                                                                                                                               |                   |                    |      |
|                                                        | Realización del programa de reconocimientos mejorados con arreglo al capítulo XI, Regla 2, del Convenio SOLAS 74.                                                                                                                                                                                       |                   |                    |      |
|                                                        | Existencia y correcto funcionamiento del registrador de datos de travesía según RD 210/2004                                                                                                                                                                                                             |                   |                    |      |



**MINISTERIO  
DE FOMENTO**

**SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS,  
TRANSPORTE Y VIVIENDA**

SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE

DIRECCION GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

| LISTA DE COMPROBACIÓN DEFICIENCIAS MOTIVO DE DETENCIÓN |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Correcto/<br>Bien | Incorrecto/<br>Mal | N.A. |
|--------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|--------------------|------|
|                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | SI                | NO                 |      |
| Código CIQ.                                            | Transporte de sustancias únicamente mencionadas en el certificado de aptitud e información completa sobre la carga.                                                                                                                                                                                                                                                                |                   |                    |      |
|                                                        | Existencia y buen estado de los dispositivos de seguridad de alta presión.                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                   |                    |      |
|                                                        | Instalaciones eléctricas intrínsecamente seguras y que correspondan a las exigencias del código.                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                   |                    |      |
|                                                        | Ausencia de fuentes de ignición en lugares peligrosos.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                   |                    |      |
|                                                        | Cumplimiento de las prescripciones especiales.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                   |                    |      |
|                                                        | Cantidad por tanque no superior a la cantidad máxima de carga autorizada por tanque.                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                   |                    |      |
|                                                        | Suficiente protección térmica de productos sensibles.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                   |                    |      |
| Código CIG                                             | Transporte de sustancias únicamente mencionadas en el certificado de aptitud e información completa sobre la carga.                                                                                                                                                                                                                                                                |                   |                    |      |
|                                                        | Existencia de dispositivos de cierre en los alojamientos o los espacios de servicio.                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                   |                    |      |
|                                                        | Mamparos estancos a los gases.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                   |                    |      |
|                                                        | Correcto funcionamiento de los cierres de ventilación y ausencia de defectos                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                   |                    |      |
|                                                        | Válvulas de cierre rápido: Existencia y ausencia de defectos                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                   |                    |      |
|                                                        | Válvulas de seguridad: Existencia y ausencia de defectos                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                   |                    |      |
|                                                        | Instalaciones eléctricas intrínsecamente seguras y que correspondan a las exigencias del código.                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                   |                    |      |
|                                                        | Ventiladores en la zona de carga operativos.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                   |                    |      |
|                                                        | Alarmas de presión para los tanques de carga operativas.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                   |                    |      |
|                                                        | Ausencia de daños en la instalación de detección de gases y/o instalación de detección de gases tóxicos                                                                                                                                                                                                                                                                            |                   |                    |      |
|                                                        | Transporte de sustancias que requieran un compuesto inhibidor con el certificado correspondiente.                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                   |                    |      |
| LL 66                                                  | Ausencia de daños o corrosión, o picaduras en las chapas y refuerzos de las cubiertas y el casco que afecten a las condiciones de navegabilidad o a la resistencia para soportar cargas locales.                                                                                                                                                                                   |                   |                    |      |
|                                                        | Estabilidad suficiente                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                   |                    |      |
|                                                        | Información suficiente y fiable, en un formato aprobado, que permita al capitán, mediante procedimientos rápidos y simples, la carga y el lastrado del buque de tal manera que, en todo momento y en las diferentes condiciones del viaje, se mantenga un margen de seguridad en la estabilidad, y de modo que se evite cualquier esfuerzo inaceptable en la estructura del buque. |                   |                    |      |
|                                                        | Buen estado y correcto funcionamiento de los sistemas de cierre, de los dispositivos de cierre de las escotillas y puertas estancas.                                                                                                                                                                                                                                               |                   |                    |      |
|                                                        | Ausencia de sobrecarga                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                   |                    |      |
|                                                        | Existencia de marcas de calado o marcas de francobordo, y que dichas marcas sean legibles.                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                   |                    |      |
| Anexo I del Convenio Marpol 73/78                      | Existencia, buen estado y correcto funcionamiento del equipo de filtrado del agua de sentinas, del dispositivo de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos, o del sistema de alarma 15 ppm.                                                                                                                                                                              |                   |                    |      |
|                                                        | Suficiente capacidad restante del tanque de lavazas o del tanque de fangos para el viaje proyectado.                                                                                                                                                                                                                                                                               |                   |                    |      |
|                                                        | Libro de registro de hidrocarburos disponible.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                   |                    |      |
|                                                        | Ausencia de un conducto de derivación de descargas no autorizado.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                   |                    |      |
|                                                        | Existencia de los informes de inspección o no conformidad de estos con la regla 13 G (3)(b) del Convenio Marpol 73/78.                                                                                                                                                                                                                                                             |                   |                    |      |



**MINISTERIO  
DE FOMENTO**

**SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS,  
TRANSPORTE Y VIVIENDA**

SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE

DIRECCION GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

| LISTA DE COMPROBACIÓN DEFICIENCIAS MOTIVO DE DETENCIÓN |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Correcto/<br>Bien<br>SI | Incorrecto/<br>Mal<br>NO | N.A. |
|--------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|--------------------------|------|
| Anexo II del<br>Convenio<br>Marpol 73/78.              | Existencia de un manual de procedimientos y medios.                                                                                                                                                                                                                                                                        |                         |                          |      |
|                                                        | Carga agrupada por categorías.                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                         |                          |      |
|                                                        | Libro registro de carga disponible.                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                         |                          |      |
|                                                        | Transporte de sustancias paraoleosas cumpliendo las prescripciones y con un certificado debidamente enmendado.                                                                                                                                                                                                             |                         |                          |      |
|                                                        | Ausencia de un conducto de derivación de descargas no autorizado.                                                                                                                                                                                                                                                          |                         |                          |      |
| Anexo III del<br>Convenio<br>Marpol 73/78              | Existencia de un Certificado válido de aptitud para el transporte de mercancías peligrosas (si aplica)                                                                                                                                                                                                                     |                         |                          |      |
|                                                        | Existencia de un manifiesto o un plan de estiba en los que se indiquen las sustancias embarcadas y su emplazamiento antes de la salida                                                                                                                                                                                     |                         |                          |      |
|                                                        | Se ha comprobado que la estiba y la segregación de la carga son conformes a lo establecido en el Código IMDG, capítulos 7.1 y 7.2                                                                                                                                                                                          |                         |                          |      |
|                                                        | El transporte de mercancías peligrosas se hace de acuerdo a lo establecido en el Certificado de aptitud para el transporte de mercancías peligrosas                                                                                                                                                                        |                         |                          |      |
|                                                        | Los bultos que contengan MMPP estarán en condiciones idóneas para el transporte (no estarán dañados ni con fugas)                                                                                                                                                                                                          |                         |                          |      |
|                                                        | Se ha comprobado que el personal del buque responsables de la carga está familiarizado con sus obligaciones, con cualquier peligro relativo a la carga y con las medidas que han de tomarse en dicho contexto                                                                                                              |                         |                          |      |
| Anexo IV del<br>Convenio<br>Marpol 73/78               | Existencia de un sistema de tratamiento de aguas sucias                                                                                                                                                                                                                                                                    |                         |                          |      |
|                                                        | El sistema para desmenuzar y desinfectar funciona correctamente                                                                                                                                                                                                                                                            |                         |                          |      |
|                                                        | Existencia de la conexión universal a tierra                                                                                                                                                                                                                                                                               |                         |                          |      |
| Anexo V del<br>Convenio<br>Marpol 73/78                | Existencia de un plan de gestión de basuras.                                                                                                                                                                                                                                                                               |                         |                          |      |
|                                                        | Libro registro de basuras disponible.                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                         |                          |      |
|                                                        | El personal del buque está familiarizado con las prescripciones de eliminación/descarga del plan de gestión de basuras.                                                                                                                                                                                                    |                         |                          |      |
| Anexo VI del<br>Convenio<br>Marpol 73/78               | Existencia a bordo de Certificados válidos: Eficiencia energética, IAPP, EIAPP y el expediente técnico de los motores.                                                                                                                                                                                                     |                         |                          |      |
|                                                        | Todo motor diésel marino con una potencia superior a 130kW instalado en un buque construido el 01/01/2000 o posteriormente, o todo motor marino que haya sido objeto de una transformación importante el 01/01/2000 o posteriormente cumplirá con el Código Técnico sobre los NOx                                          |                         |                          |      |
|                                                        | El buque cumple con los requerimientos establecidos cuando opera dentro de una zona de control de emisiones para SOx                                                                                                                                                                                                       |                         |                          |      |
|                                                        | Todo incinerador que se instale a bordo de un buque a partir del 01/01/2000 cumplirá con lo dispuesto en el apéndice IV del Anexo VI de MARPOL o con resoluciones MEPC. 76(40) y MEPC. 93(45)                                                                                                                              |                         |                          |      |
|                                                        | El capitán y la tripulación están familiarizados con los procedimientos operativos relativos a la prevención de la contaminación atmosférica tales como el plan de gestión de los COV, procedimientos de cambio de combustible, notas de entrega de combustible y de la muestra representativa del fueloil entregado, etc. |                         |                          |      |
| Convenio AFS                                           | Existencia a bordo del Certificado Internacional o de la Declaración relativa al sistema antiincrustante (según corresponda).                                                                                                                                                                                              |                         |                          |      |



**MINISTERIO  
DE FOMENTO**

**SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS,  
TRANSPORTE Y VIVIENDA**

SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE

DIRECCION GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

| LISTA DE COMPROBACIÓN DEFICIENCIAS MOTIVO DE DETENCIÓN |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Correcto/<br>Bien<br>SI | Incorrecto/<br>Mal<br>NO | N.A. |
|--------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|--------------------------|------|
| STCW 78/95 y<br>la Directiva<br>2008/106/CE            | La gente de mar está en posesión de un título, tiene el título adecuado, tiene una exención válida y presenta pruebas documentales de que ha enviado a la Administración del Estado de abanderamiento una solicitud de refrendo.                                                                                                                                                                 |                         |                          |      |
|                                                        | Todos los títulos se han sido obtenidos de forma no fraudulenta y el poseedor de un título es la persona a la que este fue expedido originalmente.                                                                                                                                                                                                                                               |                         |                          |      |
|                                                        | Cumplimiento de las prescripciones aplicables de la administración del Estado de abanderamiento sobre la tripulación mínima de seguridad.                                                                                                                                                                                                                                                        |                         |                          |      |
|                                                        | Las disposiciones referentes a las guardias de navegación o de máquinas se ajustan a las prescripciones especificadas para el buque por la administración del Estado de abanderamiento.                                                                                                                                                                                                          |                         |                          |      |
|                                                        | Existencia en una guardia de una persona competente para manejar el equipo esencial para la seguridad de la navegación y de las radiocomunicaciones y la prevención de la contaminación del mar.                                                                                                                                                                                                 |                         |                          |      |
|                                                        | Acreditación de la capacitación profesional para el desempeño de los cometidos asignados a la gente de mar en relación con la seguridad del buque y la prevención de la contaminación.                                                                                                                                                                                                           |                         |                          |      |
|                                                        | Para la primera guardia al comienzo del viaje y para las guardias subsiguientes de relevo se han provisto personas que hayan descansado lo suficiente y sean aptas para desempeñar sus obligaciones.                                                                                                                                                                                             |                         |                          |      |
| Convenios<br>CTM 2006                                  | Se ha comprobado la existencia de alimentos suficientes para viajar hasta el puerto siguiente.                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                         |                          |      |
|                                                        | Se ha comprobado la existencia de agua potable suficiente para viajar hasta el puerto siguiente.                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                         |                          |      |
|                                                        | Se ha comprobado la salubridad de las condiciones a bordo.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                         |                          |      |
|                                                        | Se ha comprobado el buen estado de la calefacción en un barco que opere en zonas en que las temperaturas puedan ser excesivamente bajas.                                                                                                                                                                                                                                                         |                         |                          |      |
|                                                        | Se ha comprobado la existencia de ventilación suficiente en los alojamientos del buque.                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                         |                          |      |
|                                                        | Se ha comprobado la ausencia de basura, libre paso, y que no existen cualesquiera otras condiciones peligrosas en las zonas de paso de los pasajeros o en las instalaciones destinadas a los mismos.                                                                                                                                                                                             |                         |                          |      |
|                                                        | Se ha comprobado la ausencia de fatiga en el personal de guardia.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                         |                          |      |
|                                                        | Se ha comprobado la ausencia de condiciones manifiestamente peligrosas para la seguridad, la salud o la protección de la tripulación del buque.                                                                                                                                                                                                                                                  |                         |                          |      |
|                                                        | El incumplimiento de los requisitos anteriores constituye una infracción grave o reiterada de los preceptos del CTM 2006 (incluida una vulneración de los derechos de la gente de mar) relativos a las condiciones de vida y de trabajo de la tripulación a bordo de los buques tal como se establece en el certificado de trabajo marítimo y en la declaración de conformidad laboral marítima. |                         |                          |      |
| Convenio<br>Gestión Agua<br>de Lastre                  | Existencia a bordo del Certificado Internacional de Agua de Lastre válido, plan de gestión de agua de lastre aprobado y libro de registro de agua de lastre.                                                                                                                                                                                                                                     |                         |                          |      |
|                                                        | Se ha comprobado que el buque y su equipo cumplen con los pormenores tanto del Certificado como del plan de gestión.                                                                                                                                                                                                                                                                             |                         |                          |      |
|                                                        | Se ha comprobado que hay un oficial a bordo designado de velar por la aplicación correcta del plan y está familiarizado con sus procedimientos.                                                                                                                                                                                                                                                  |                         |                          |      |
|                                                        | Se ha comprobado la correcta implantación a bordo los procedimientos relativos a la gestión del agua de lastre.                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                         |                          |      |
|                                                        | Se ha comprobado que el buque cumple con lo dispuesto en su plan de gestión de agua de lastre.                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                         |                          |      |
|                                                        | El equipo requerido para la gestión del agua de lastre está a bordo y en condiciones de uso.                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                         |                          |      |

### III. OTRAS DISPOSICIONES

#### MINISTERIO DE FOMENTO

**2521** *Resolución de 8 de febrero de 2018, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se determinan las condiciones para la obtención del certificado de suficiencia en alto voltaje.*

La conferencia de los Estados parte en el Convenio de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, STCW, celebrada en Manila en 2010, introdujo importantes enmiendas, «Enmiendas de Manila», al anexo y al Código de Formación (Código STCW o Código de Formación) de dicho Convenio STCW.

Entre las enmiendas adoptadas, la Conferencia de Manila introduce nuevos requerimientos de formación relativos a la operación y a la gestión de dispositivos eléctricos que trabajan con alto voltaje. Estos requerimientos, forman parte de las funciones de los títulos de competencia para los jefes de máquinas, oficiales de máquinas y oficiales electrotécnicos, y se especifican en los cuadros A-III/1, A-III/2 y A-III/6, de las secciones A-III/1, A-III/2 y A-III/6, del Código de Formación.

Posteriormente, el Real Decreto 938/2014, de 7 de noviembre, que modifica el Real Decreto 973/2009, de 12 de junio, por el que se regulan las titulaciones profesionales de la marina mercante, introdujo en la normativa interna las Enmiendas de Manila y con ellas el título de competencia de oficial electrotécnico. Ello comporta que los jefes de máquinas, oficiales de máquinas y oficiales electrotécnicos, con una formación anterior a las Enmiendas de Manila, actualicen o demuestren tener los conocimientos relativos a alto voltaje que ahora forman parte de esos títulos. Por ello se hace preciso determinar y reconocer los cursos sobre formación en alto voltaje (nivel operacional y gestión).

Al amparo de la disposición final 3.<sup>a</sup> del Real Decreto 973/2009, de 12 de junio, por el que se regulan las titulaciones profesionales de la Marina Mercante; asimismo, y en aras del mantenimiento de la seguridad marítima procede hacer uso de la disposición adicional tercera del Real Decreto 800/2011, de 10 de junio, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes marítimos y la Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos, que dice: «Se autoriza al Director General de la Marina Mercante a aplicar las Resoluciones de los diversos Comités de la Organización Marítima Internacional (OMI), con la finalidad de armonizar criterios de interpretación en materia de seguridad marítima, de la navegación, de la vida humana en la mar y de prevención y lucha contra la contaminación marina».

En su virtud, resuelvo:

Primero. *Objeto y ámbito de aplicación.*

El objeto de esta resolución es:

Determinar las condiciones para la obtención del Certificado de suficiencia en Alto Voltaje, regulado por el Código de formación, titulación y guardia para la gente de mar que figura como anexo al Convenio STCW, secciones A-III/1, A-III/2 y A-III/6, que tienen que poseer los jefes y oficiales de máquinas, así como los oficiales electrotécnicos a bordo de los buques mercantes españoles con un sistema de alto voltaje.

Determinar las condiciones de homologación y los contenidos de los programas de los cursos de formación de este certificado de suficiencia de conformidad con el Convenio STCW y su Código de Formación.

Segundo. *Certificado de suficiencia de Alto Voltaje.*

1. El certificado de suficiencia de Alto Voltaje acredita la cualificación para ejercer las competencias profesionales introducidas por las Enmiendas de Manila a los cuadros de las secciones A-III/1, A-III/2 y A-III/6 del Código de Formación, en lo que a formación en alto voltaje se refiere.

2. Se exigirá la posesión del certificado de suficiencia de Alto Voltaje a todos aquellos que posean un título de competencia del departamento de máquinas de conformidad al Convenio STCW y vayan a prestar servicios en buques con un sistema de alto voltaje, entendiéndose por éste, aquel que genera, transforma o distribuye corriente eléctrica, a una tensión de 1.000 voltios o superior. No se incluyen aquellos sistemas donde el alto voltaje se utiliza localmente, por ejemplo sistemas de encendido, transmisión de radio, radar y otros equipos de navegación.

3. La posesión del certificado de suficiencia de Alto Voltaje habilitará para operar sistemas eléctricos, electrónicos y de control de alto voltaje, así como gestionar instalaciones, reparaciones de averías y la restauración de los equipos eléctricos a condiciones operativas de los sistemas de alto voltaje, conforme a lo establecido en las reglas III/1, III/2 y III/6, y secciones y cuadros relacionados del Convenio STCW.

4. El certificado de suficiencia de Alto Voltaje no tiene caducidad.

Tercero. *Limitaciones.*

1. Pasados 24 meses desde la publicación de esta resolución, en los supuestos de aquellos jefes y oficiales de máquinas que no tengan expedido el certificado de suficiencia en alto voltaje, en el momento de revalidar sus tarjetas profesionales, se reflejará en éstas una limitación para el servicio en buques equipados con sistemas de alto voltaje.

2. Los jefes y oficiales de máquinas en posesión de una tarjeta profesional que contenga la anterior limitación podrán prestar servicio con las atribuciones propias de sus tarjetas en aquellos buques que no estén provistos de un sistema de alto voltaje.

3. Para suprimir esta limitación para el ejercicio profesional, los interesados deberán cumplir con los requisitos establecidos en esta resolución.

Cuarto. *Condiciones de expedición del certificado de suficiencia de Alto Voltaje.*

1. Los interesados en obtener el certificado de suficiencia de Alto Voltaje tendrán que cumplir con los siguientes requisitos específicos:

a) Estar en posesión de un título académico conducente a la obtención de un título profesional de la marina mercante o la tarjeta profesional de jefe de máquinas, oficial de máquinas de primera o segunda, mecánico naval mayor, mecánico naval u oficial electrotécnico de la marina mercante.

b) Acreditar la formación debida, cuyo contenido estará de acuerdo con la competencia de Alto Voltaje establecida en los cuadros de las secciones A-III/1, A-III/2 y A-III/6, del Código de Formación y que esta resolución desarrolla en el anexo I. La acreditación se realizará mediante una de las siguientes vías:

i. Certificado de haber superado el curso homologado por la Dirección General de la Marina Mercante en un centro público o privado.

ii. Certificado expedido por los centros públicos de formación marítima que certifique que se han superados las materias relacionadas con este certificado.

2. La documentación requerida en el párrafo anterior para el procedimiento de expedición de este certificado de suficiencia, se ajustará a lo establecido en el artículo 19.1 párrafos a, b y c de la Orden FOM/2296/2002, de 4 de septiembre, por la que se regulan los programas de formación de los títulos profesionales de Marineros de Puente y de Máquinas de la Marina Mercante, y de Patrón Portuario, así como los certificados de especialidad acreditativos de la competencia profesional.

Quinto. *Modelo del certificado de suficiencia de Alto Voltaje.*

El certificado de suficiencia de Alto Voltaje tendrá el contenido y formato del anexo II.

Sexto. *Curso de formación para la obtención del certificado de suficiencia de Alto Voltaje.*

1. El objetivo del curso es impartir al personal al que se le exige este certificado, todos los conocimientos, comprensión y suficiencia, a nivel operacional y de gestión, necesarios para el control seguro y la gestión de los sistemas de alto voltaje de a bordo, de acuerdo con las modificaciones introducidas por las Enmiendas de Manila al Código STCW en las segundas columnas de los cuadros de las secciones A-III/1, A-III/2 y A-III/6, que establecen la formación mínima para los títulos de competencia correspondientes.

2. La formación en materia de alto voltaje se realizará por medio de cursos presenciales en los que se desarrollará la formación teórica y las pruebas prácticas contenidas en el anexo I, conducentes a una adecuada formación para el personal al que se le exige este certificado.

3. La duración del curso será de 40 horas, 24 de teoría y 16 de prácticas.

4. Las pruebas de evaluación de la competencia del curso, establecidas en el anexo I, obedecerán a los procedimientos establecidos en el Anexo I de la Orden FOM/1415/2003, de 23 de mayo, por la que se regula el sistema de calidad y las auditorías externas exigidas en la formación y expedición de títulos para el ejercicio de profesiones marítimas. En esos procedimientos se estipularán los métodos para poner a prueba los criterios de evaluación que desarrollen los contenidos de la columna 4 del Código de Formación.

Séptimo. *Centros de formación.*

1. Los cursos de formación para la obtención del certificado de suficiencia de alto voltaje serán impartidos por centros de formación marítima tanto públicos como privados previamente homologados a tal efecto por la Dirección General de la Marina Mercante.

2. Las condiciones generales, de homologación y de suspensión o retirada de la misma, que deberán cumplir estos centros, serán las establecidas en los artículos 22, 23, 24 y 25 de la Orden FOM/2296/2002, de 4 de septiembre, o en la norma que sustituya a esa Orden.

3. La homologación del curso será por un periodo de cinco años prorrogables, estando sujeta su validez al mantenimiento de las condiciones originales.

4. Igualmente, los centros de formación deberán cumplir con los requisitos mínimos de calidad dispuestos en la Orden FOM/1415/2003, de 23 de mayo, en desarrollo del artículo 20 del Real Decreto 973/2009, de 12 de junio, por el que se regulan las titulaciones profesionales de la marina mercante.

Octavo. *Cursos de formación realizados con anterioridad a esta Resolución.*

La Dirección General de la Marina Mercante, podrá reconocer los cursos de formación realizados sobre alto voltaje, anteriores a la entrada en vigor de esta Resolución.

Los interesados en obtener este reconocimiento deberán aportar, junto con la documentación a que se refiere el apartado 2 de la disposición adicional cuarta de esta resolución, la evidencia documental que confirme que el curso cubre al menos la formación mínima indicada en el Anexo I de esta Resolución.

Noveno. *Recursos.*

La presente resolución no agota la vía administrativa y contra la misma cabe interponer recurso de alzada en el plazo de un mes ante la Secretaría General de Transporte del Ministerio de Fomento, de acuerdo con lo establecido en el artículo 121 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Décimo. *Aplicabilidad.*

Esta resolución será aplicable a partir del día siguiente al de su publicación.

Madrid, 8 de febrero de 2018.—El Director General de la Marina Mercante, Rafael Rodríguez Valero.

## ANEXO I

### **Formación mínima, pruebas de evaluación y requisitos del curso del certificado de suficiencia en Alto Voltaje**

#### A. Formación mínima:

Para acreditar que el desarrollo de los programas del curso de formación cumple con lo establecido en los cuadros del Código de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (Código de Formación) que figura como anexo al Convenio STCW, y con este anexo, el centro de formación deberá aportar un Documento de Análisis del curso de formación en Alto Voltaje, que consistirá en una tabla de correspondencia en la que se describa en detalle cómo se imparte y dónde está contenido cada uno de los objetivos de aprendizaje mencionados a continuación.

#### 1. *Disposición y protección de las instalaciones de alto voltaje a bordo de los buques*

- 1.1 Definir qué se considera alto voltaje y los voltajes que se encuentran a bordo de los buques.
- 1.2 Exponer las razones por las que los buques modernos están equipados con generadores de alto voltaje.
- 1.3 Explicar las diferencias entre los sistemas de distribución aislamiento y con puesta a tierra.
- 1.4 Determinar los circuitos que trabajan en alto voltaje.
- 1.5 Explicar las funciones de los dispositivos de protección y los procedimientos de operación.

#### 2. *Requerimientos de seguridad necesarios para instalaciones de alto voltaje*

- 2.1 Describir los peligros asociados con alto voltaje.
- 2.2 Requerimientos sobre riesgos laborales para los procedimientos de seguridad para trabajos eléctricos.
- 2.3 Definir los términos de «persona autorizada» y «persona competente».
- 2.4 Identificar las diferencias entre los permisos de trabajo para voltajes normales y para alto voltaje.
- 2.5 Describir el proceso de aislamiento requerido para realizar un permiso de trabajo de alto voltaje.
- 2.6 Explicar la importancia de los circuitos de puesta a tierra.

#### 3. *Gestión de operaciones de operaciones con alto voltaje a bordo de los buques mercantes*

- 3.1 Determinar y explicar la necesidad de normas y procedimientos de seguridad para operaciones con alto voltaje.
- 3.2 Conocer la legislación y las guías pertinentes sobre los sistemas de alto voltaje marinos y como aplicarla:
  - i. Legislación sobre seguridad y salud laboral.
  - ii. Legislación nacional sobre seguridad y salud laboral.
  - iii. Prescripciones y normativa sobre seguridad.

- iv. Código de prácticas de seguridad en el trabajo.
  - v. Otra normativa de aplicación.
- 3.3 Explicar los peligros eléctricos asociados a los sistemas de alto voltaje, como shock eléctrico, arcos y explosiones.
- 3.4 Realizar ejemplos de registros y documentación de seguridad incluyendo «permisos de trabajo» y formatos de verificaciones eléctricas.
- 3.5 Asignación del personal adecuadamente cualificado para llevar a cabo el mantenimiento y las reparaciones de los sistemas de alto voltaje a bordo.
4. *Sistemas de distribución de alto voltaje y la importancia del mantenimiento de su capacidad*
- 4.1 Características operacionales y de seguridad asociadas con los peligros eléctricos del alto voltaje.
- 4.2 Función de los dispositivos de protección y las secuencias de operación.
- 4.3 Disposición de las salas de conmutación de alta tensión con referencia a:
- i. Equipos de las salas de conmutación.
  - ii. Paneles de conmutación.
  - iii. Transformadores.
  - iv. Relés de protección.
  - v. Desconexión automática y alimentación auxiliar.
  - vi. Puesta a tierra.
- 4.4 Operación de los sistemas de interconexión como cajas de seguridad y sistemas aislados.
- 4.5 Analizar la protección de los sistemas de distribución marinos de alto voltaje como:
- i. Función y propósito de los sistemas de protección.
  - ii. Discriminación.
  - iii. Dispositivos de protección.
  - iv. Protección de los alimentadores.
  - v. Protección de los transformadores.
  - vi. Protección de los motores eléctricos.
  - vii. Generadores de emergencia.
- 4.6 Describir los sistemas de regulación de potencia para la sincronización y el control de los generadores.
- 4.7 Describir la operación de los sistemas de potencia durante situaciones planificadas y de avería, incluyendo: parada de emergencia de los motores eléctricos de propulsión y las acciones a tomar durante la pérdida del control de las instalaciones de alto voltaje.
- 4.8 Realizar los procedimientos correctos de aislamiento y puesta a tierra de los equipos de alto voltaje.
- 4.9 Llevar a cabo de forma práctica el mantenimiento del equipamiento marino de alto voltaje, incluyendo:
- i. Comprobación de los conmutadores de alto voltaje.
  - ii. Equipos de comprobación de presión de los conmutadores de alto voltaje.
  - iii. Prueba del índice de polarización de transformadores de alto voltaje.
  - iv. Pruebas del índice de resistencia del aislamiento en alto voltaje.
  - v. Termografía para la localización de puntos calientes.

5. *Detectar fallos en un sistema de alto voltaje y reconfigurar el sistema para mantener la alimentación*

- 5.1 Identificar los niveles de los fallos.
- 5.2 Identificar, en condiciones prácticas, un mínimo de tres condiciones de fallo en alto voltaje.
- 5.3 Recopilar toda la información necesaria y diseñar un plan de conmutación para aislar un fallo en la distribución de alto voltaje.
- 5.4 Implementar un plan de conmutación para aislar un fallo en la distribución de alto voltaje.

B. Pruebas de evaluación.

- 1. Se aportarán los procedimientos del sistema de la calidad de la formación contenidos en el Anexo I Orden FOM/1415/2003, de 23 de mayo sobre el sistema de evaluación incluyendo el planteamiento, la secuencia correcta de realización y los criterios empleados para la evaluación de cada una de las pruebas teóricas o prácticas.
- 2. Las pruebas de evaluación de este curso consistirán en:

2.1 Examen tipo test de como mínimo en 20 preguntas con cuatro respuestas posibles y una sola válida, sacadas aleatoriamente de un archivo de al menos 200 preguntas.

2.2 Pruebas prácticas de evaluación mediante supuestos prácticos utilizando simuladores y/o equipos reales:

- a) Operar los sistemas de interconexión de forma segura.
- b) Realizar operaciones planificadas en los sistemas de potencia de alto voltaje, incluidas la sincronización y control de generadores de alto voltaje.
- c) Procedimientos correctos de aislamiento y puesta a tierra de los equipos de alto voltaje.
- d) Llevar a cabo de forma práctica el mantenimiento del equipamiento marino de alto voltaje, incluyendo: comprobación de los conmutadores de alto voltaje, comprobación de presión de los conmutadores de alto voltaje, prueba del índice de polarización de transformadores de alto voltaje, pruebas del índice de resistencia del aislamiento en alto voltaje, termografía para la localización de puntos calientes.
- e) Detección de, al menos, tres fallos en un sistema de alto voltaje, identificando el nivel de los fallos, y reconfigurar el sistema para mantener la alimentación.
- f) Recopilar toda la información necesaria, diseñar e implementar un plan de conmutación para aislar un fallo en la distribución de alto voltaje.

C. Formadores y evaluadores.

1. Tanto las actividades de formación como de evaluación, serán impartidas, supervisadas, evaluadas y respaldadas por personal cualificado de conformidad al Convenio STCW y su Código de Formación, y a la Orden FOM/1415/2003, de 23 de mayo, por la que se regula el sistema de calidad y las auditorías externas exigidas en la formación y expedición de títulos para el ejercicio de profesiones marítimas.

2. Los formadores y evaluadores deberán poseer una titulación profesional superior de la marina mercante de la sección de máquinas o aquella titulación universitaria adecuada para la formación descrita en este anexo.

3. Asimismo deberán conocer, valorar y comprender el programa de formación y los objetivos didácticos específicos para cada tipo de formación y del curso que se imparta.

4. El centro de formación deberá mantener a disposición de la Dirección General de la Marina Mercante un registro que acredite la formación recibida y la experiencia acumulada de los formadores y evaluadores.

5. Para la realización de la formación práctica, el número máximo de alumnos por instructor será de diez.

## D. Equipamiento material para las clases teóricas.

1. Como equipamiento material para las clases teóricas los centros de formación contarán con retroproyector, equipo de vídeo y material informático adecuado, que incluirá como mínimo presentaciones que ayuden a los alumnos a seguir las clases.

2. Planos de barcos, esquemas de transformadores, motores, cuadros de conmutación y sistemas de distribución y control de alto voltaje, documentación relacionada con todo lo anterior y con los equipos de medición, vídeos adecuados a los conocimientos impartidos.

3. A cada alumno se le entregará un manual en el que se desarrolle el programa de formación detallado del punto A de este anexo, el cual además contendrá las referencias bibliográficas oportunas.

4. Los centros de formación tendrán que contar con aulas con capacidad de 2 m<sup>2</sup> por alumno, mesas y sillas, servicios higiénico sanitarios para ambos sexos, enfermería para primeros auxilios y procedimientos para atender y evacuar a accidentados.

## E. Medios materiales para la formación práctica.

Se dispondrá de todo aquel material y equipos necesarios para la correcta impartición de la formación práctica y las evaluaciones de la competencia de este certificado de suficiencia de acuerdo a las exigencias del apartado A de este anexo.

Asimismo se dispondrá del material de protección individual de acuerdo con la normativa sobre disposiciones mínimas para la protección de la salud y seguridad de los trabajadores frente al riesgo eléctrico, que resulte de aplicación.

## F. Control de equipamiento.

El centro de formación tendrá un procedimiento específico en su sistema de gestión de la calidad que garantice la inspección, control y mantenimiento del equipamiento, el cual y siempre que proceda, tendrá en cuenta las recomendaciones del fabricante.

## G. Control de Asistencias.

La asistencia de los alumnos al curso supone un requisito indispensable para superar el curso, por lo que el centro de formación llevará el control de la asistencia de los mismos a la entrada y a la salida del curso, tanto en horario de mañana como de tarde si así se imparte el curso.

## ANEXO II

**MINISTERIO DE FOMENTO-ESPAÑA**  
**DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE**

-----  
**MINISTRY OF DEVELOPMENT-SPAIN**  
 General Directorate of Maritime Affairs

CERTIFICADO DE SUFICIENCIA otorgado a: [.....], DNI/Pasaporte [.....],  
 nacido el [dd/mm/aaaa], por haber cumplido los requisitos establecidos en la Regla [.....]  
 del CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE NORMAS DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR (STCW/1978 ENMENDADO)  
 y del Código de Formación en la especialidad de:

**ALTO VOLTAJE**

Limitaciones del certificado: (ninguna)

-----

*The Government of Spain certifies that the present certificate is issued to: [.....], DNI/Passport number [.....],  
 date of birth [dd/mm/aaaa], who has been duly qualified in accordance with the provisions of Regulation [.....]  
 of the INTERNATIONAL CONVENTION ON STANDARDS OF TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING FOR SEAFARERS,  
 (STCW/1978 AS AMENDED) and the STCW Code and has been found competent as:*

High Voltage  
 Limitation applying: (none)

**Expedido en Madrid a [dd] de [mes] de [año]**

*Date of issue*

**Número de registro: [.....]**  
*Number of registry*

**Firma de la**  
*Sign of the Holder*

**El Director General de la Marina**  
*General Director of Maritime Affairs*

**El Jefe de Área de Formación Marítima**  
*Head of the Unit of STCW*  
 [dd/mm/aaaa]

## III. OTRAS DISPOSICIONES

ANEXO 6.1.2

## MINISTERIO DE FOMENTO

- 2520** *Resolución de 26 de enero de 2018, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se establece el procedimiento de homologación para impartir cursos de Formación básica y avanzada para capitanes, oficiales, marineros y otro personal a bordo de buques regidos por el Código IGF y la expedición de sus certificados de suficiencia.*

El Comité de Seguridad Marítima (MSC) de la Organización Marítima Internacional (OMI), en su 95.ª sesión (MSC 95) mediante la Resolución MSC 391 (95) adoptó el Código internacional de seguridad para los buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación (Código IGF). Vinculado a este código se adoptan en la misma sesión las Resoluciones MSC 396 (95) y MSC 397 (95) relativas a las enmiendas al Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (Convenio de Formación), 1978, en su forma enmendada, y al Código de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (Código de Formación).

Dichas enmiendas introducen los requisitos especiales de formación y cualificación para el personal que presta servicio en buques regidos por el Código Internacional de seguridad para los buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación (Código IGF), definido en la regla II-1/2.29 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS).

El capítulo 19 del Código IGF, prevé la exigencia de requisitos especiales de formación, estipulados y definidos a su vez en la nueva Regla V/3 del Capítulo 5 del Convenio STCW.

La Resolución de 21 de septiembre de 2016, de la Dirección General de la Marina Mercante, sobre obtención del certificado de suficiencia en formación básica y avanzada para capitanes, oficiales y marineros de buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación (Código IGF), publicada el 15 de octubre de 2016 establece el alcance y las condiciones para la obtención por reconocimiento del Certificado de suficiencia en formación básica para los buques regidos por el Código IGF y del Certificado de suficiencia en formación avanzada para los buques regidos por el Código IGF, de conformidad con los párrafos 6 y 9 de párrafo 6 de la Regla V/3 del Convenio STCW.

La finalidad de la presente resolución es complementar la citada Resolución de 21 de septiembre de 2016, en base a la mencionada Regla V/3, párrafos 5 y 8, y la Sección A-V/3 párrafos 1 y 2, donde establecen el marco formativo correspondiente a satisfacer por aquellos marinos aspirantes al certificado de formación básica y avanzada para prestar servicio en los buques regidos por el Código IGF.

Por ello y conforme a la Disposición adicional tercera, del Real Decreto 800/2011, de 10 de junio, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes marítimos y la Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos, que autoriza al Director General de la Marina Mercante a aplicar las Resoluciones de los diversos Comités de la Organización Marítima Internacional (OMI), con la finalidad de armonizar criterios de interpretación en materia de seguridad marítima, de la navegación, de la vida humana en la mar y de prevención y lucha contra la contaminación marina, resuelvo:

Primero. *Objeto y ámbito de aplicación.*

1. Determinar el procedimiento para homologar cursos de formación conducentes a la obtención del certificado de suficiencia en formación básica para los buques regidos por el Código IGF y del certificado de suficiencia en formación avanzada para los buques regidos por el Código IGF.

2. Definir el procedimiento de expedición de los certificados IGF a aquellos marinos que hayan superado el curso correspondiente según se prevé en esta resolución.

*Segundo. Solicitud.*

1. Los centros que deseen homologarse para impartir formación sobre los cursos mencionados en el punto primero, solicitarán a la Dirección General de la Marina Mercante que podrá otorgar la homologación tras la resolución del oportuno expediente.

2. Para la obtención de la homologación, deberá acreditarse lo dispuesto en el artículo 23.3 de la Orden FOM/2296/2002, de 4 de septiembre, por la que se regulan los programas de formación de los títulos profesionales de Marineros de Puente y de Máquinas de la Marina Mercante, y de Patrón Portuario, así como los certificados de especialidad acreditativos de la competencia profesional. La homologación tendrá validez por un período de cinco años, que será prorrogable por iguales periodos cuando sea solicitado por el centro de formación.

*Tercero. Condiciones para la obtención de la homologación.*

Los cursos que deberán reunir los requisitos mínimos aplicables a la formación y las cualificaciones de los capitanes, oficiales, marineros y demás personal de los buques regidos por el Código IGF, deberán de ser realizados conforme a los contenidos y requisitos exigidos en el anexo I y a las correspondientes normas del Convenio STCW y su Código de Formación, según se describe a continuación:

I. Formación Básica para los buques regidos por el Código IGF: Regla V/3 párrafo 5; Sección A-V/3 párrafo 1; Cuadro: A-V/3-1.

II. Formación Avanzada para los buques regidos por el Código IGF: Regla V/3 párrafo 8; Sección A-V/3 párrafo 2; Cuadro: A-V/3-2.

*Cuarto. Duración del curso y horario.*

El curso constará de las horas necesarias para cubrir toda la formación indicada en el párrafo anterior, no pudiendo impartirse más de 8 horas por día. Adicionalmente, se deberá realizar un descanso mínimo de 1 hora cada cuatro horas de clase.

*Quinto. Notificación de celebración del curso.*

En un plazo no inferior a quince días antes de la celebración de cada curso, el centro de formación, informará a la Subdirección General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima y a la Capitanía Marítima correspondiente, mediante la aplicación informática desarrollada al efecto, la distribución del contenido del curso y las fechas de desarrollo del mismo, la relación de los formadores, instructores y evaluadores del curso correspondiente acompañada del oportuno currículum profesional, con la cualificación y experiencia de aquéllos que no hayan participado en cursos anteriores o que no consten en el expediente de homologación.

*Sexto. Comunicación de alumnos aprobados.*

En el plazo no superior a setenta y dos horas posteriores a la finalización del curso, el solicitante autorizado remitirá a la Subdirección General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima, mediante la aplicación informática desarrollada al efecto, los datos de los alumnos que hayan superado el curso, de acuerdo con los contenidos determinados en el anexo I de esta resolución.

*Séptimo. Remisión de acta oficial.*

En el plazo no superior a una semana desde la finalización del curso correspondiente, el solicitante autorizado remitirá acta oficial electrónica correspondiente a la Subdirección

General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima y a la Capitanía Marítima del lugar donde se haya celebrado el curso.

*Octavo. Anotación de la superación del curso y expedición del certificado.*

A todo aspirante que haya finalizado de manera satisfactoria el curso para la obtención del certificado, bien de formación básica o avanzada para prestar servicio en los buques regidos por el Código IGF, se le anotará en su expediente profesional de la base de datos de la Dirección General de la Marina Mercante la superación del mismo. Efectuada esta anotación se podrá solicitar de este Centro Directivo la expedición del certificado.

*Noveno. Documentación para la expedición de los certificados.*

Los certificados de suficiencia serán expedidos, a petición del interesado, por la Dirección General de la Marina Mercante o sus órganos periféricos, conforme a los modelos de los anexos I y II de la Resolución de 21 de septiembre de 2016, una vez superados los correspondientes cursos de formación, de acuerdo con las pautas de esta resolución. Para tales efectos, el interesado deberá aportar la siguiente documentación, según corresponda:

I. Para el certificado de suficiencia en formación básica para los buques regidos por el Código IGF:

- a) Solicitud normalizada.
- b) Consentimiento expreso del interesado para que sus datos de identidad puedan ser consultados, todo ello en virtud de lo dispuesto en la Orden PRE/3949/2006, de 26 de diciembre, en su defecto, una fotocopia del DNI, NIE o pasaporte, en vigor.
- c) Pago de la tasa vigente, relativa a la emisión de certificados de especialidad.
- d) Tener aprobado el curso conducente a la obtención del certificado de formación básica para los buques regidos por el Código IGF. Para este requisito no será necesario aportar documentación, ya que será comprobado de oficio por la administración marítima, en el momento de la tramitación.

II. Para el certificado de suficiencia en formación avanzada para los buques regidos por el Código IGF.

- a) Solicitud normalizada.
- b) Consentimiento expreso del interesado para que sus datos de identidad puedan ser consultados, todo ello en virtud de lo dispuesto en la Orden PRE/3949/2006, de 26 de diciembre, en su defecto, una fotocopia del DNI, NIE o pasaporte, en vigor.
- c) Pago de la tasa vigente, relativa a la emisión de certificados de especialidad.
- d) Tener expedido el Certificado de suficiencia en formación básica para los buques regidos por el Código IGF. Para este requisito no será necesario aportar documentación, ya que será comprobado de oficio por la administración marítima en el momento de la tramitación.
- e) Tener aprobado el curso conducente a la obtención del certificado de formación avanzada para los buques regidos por el Código IGF. Para este requisito no será necesario aportar documentación, ya que será comprobado de oficio por la Administración Marítima en el momento de la tramitación.
- f) Haber realizado un periodo de embarque aprobado de al menos un mes en el que se haya efectuado un mínimo de tres operaciones de toma de combustible a bordo de buques regidos por el Código IGF. Como parte de la formación indicada en esta resolución, podrán sustituirse dos de las tres operaciones de toma de combustible por formación aprobada en simulador en operaciones de toma de combustible. Para acreditar la experiencia se utilizará el certificado de empresa de acuerdo al modelo oficial del anexo II de esta resolución.

Décimo. *Inspección de cursos.*

Al objeto de comprobar que el desarrollo de los cursos se adecua a los niveles de calidad y profesionalidad necesarias, la Subdirección General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima y las Capitanías Marítimas podrán llevar a cabo inspecciones de los mismos.

Undécimo. *Seguro de accidentes.*

El Centro de Formación contratará un seguro que cubrirá a las personas participantes en los cursos de formación, por los accidentes que puedan producirse durante la realización de los mismos.

Duodécimo. *Recursos.*

La presente resolución no agota la vía administrativa y contra la misma cabe interponer recurso de alzada en el plazo de un mes ante la Secretaría General de Transporte del Ministerio de Fomento, de acuerdo con lo establecido en el artículo 121 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Madrid, 26 de enero de 2018.—El Director General de la Marina Mercante, Rafael Rodríguez Valero.

## ANEXO I

Los cursos a los que hace referencia esta resolución deberán ser conformes a la ORDEN FOM/1415/2003, de 23 de mayo, por la que se regula el sistema de calidad y las auditorías externas exigidas en la formación y expedición de títulos para el ejercicio de profesiones marítimas.

En cuanto al contenido formativo, en el caso de tratarse de una Formación Básica para los buques regidos por el Código IGF, cumplirá con la Regla V/3 párrafo 5; la Sección A-V/3 párrafo 1; y el Cuadro: A-V/3-1.

Del mismo modo, la Formación Avanzada para los buques regidos por el Código IGF cumplirá con la Regla V/3 párrafo 8; la Sección A-V/3 párrafo 2; y el Cuadro: A-V/3-2.

Cuando se aprueben los cursos modelo OMI sobre estos cursos deberán adaptarse a su contenido si fuese preciso.

Los simuladores y equipos utilizados en este curso deberán cumplir en cuanto a material y equipamiento con las Resoluciones y Directrices de la OMI.

## ANEXO II

|                                                                                                                                                                                                                                     |                      |                                                                                          |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|
| Conforme a lo establecido al párrafo 8.2 de la Regla V/3 Convenio STCW y el párrafo 2.2 de la Sección A-V/3 del Código de Formación.                                                                                                |                      |                                                                                          |
| CERTIFICADO DE LA EMPRESA NAVIERA:                                                                                                                                                                                                  |                      | Nombre <sup>1</sup> :<br>Teléfono:<br>Mail:                                              |
| Datos del responsable que certifica y del buque:                                                                                                                                                                                    |                      |                                                                                          |
| Sr/Sra. <sup>2</sup>                                                                                                                                                                                                                |                      | <sup>3</sup> <input type="checkbox"/> Capitán. <input type="checkbox"/> Jefe/a de RR.HH. |
| <sup>4</sup> Buque:                                                                                                                                                                                                                 | <sup>5</sup> Nº OMI: | <sup>6</sup> Sello:                                                                      |
| <sup>7</sup> Firma:                                                                                                                                                                                                                 |                      |                                                                                          |
| Certifica que:                                                                                                                                                                                                                      |                      |                                                                                          |
| <sup>8</sup> Sr.                                                                                                                                                                                                                    |                      | <sup>9</sup> enrolado de:                                                                |
| <sup>10</sup> Nº. título:                                                                                                                                                                                                           |                      |                                                                                          |
| <sup>11</sup> Certificado de suficiencia de Formación básica para los buques regidos por el Código IGF (Regla V/3.4) Nº: .....                                                                                                      |                      |                                                                                          |
| Del periodo de embarco aprobado de al menos un mes que se exige como experiencia para expedir el certificado, se acredita: <sup>12</sup> .....días.                                                                                 |                      |                                                                                          |
| Ha estado embarcado en este buque desde el día <sup>13</sup> ____ hasta el ____ y ha realizado como mínimo tres operaciones de toma de combustible a bordo de buques regidos por el Código IGF, en las siguientes fechas y puertos: |                      |                                                                                          |
| <sup>14</sup> - puerto de:                                                                                                                                                                                                          |                      | fecha:                                                                                   |
| - puerto de:                                                                                                                                                                                                                        |                      | fecha:                                                                                   |
| - puerto de:                                                                                                                                                                                                                        |                      | fecha:                                                                                   |
| Verificándose que se encuentra debidamente cualificado en las competencias que incluyen los certificados regulados por la Regla V/3.párrafo 8.                                                                                      |                      |                                                                                          |

<sup>1</sup> Nombre de la empresa marítima, teléfono y mail de contacto con personal responsable de tripulación.

<sup>2</sup> Nombre de la persona que certifica.

<sup>3</sup> Consignar el cargo de la persona que certifica.

<sup>4</sup> Nombre del buque.

<sup>5</sup> Indique el número IMO del buque.

<sup>6</sup> Sello del buque o empresa naviera (no se aceptan sellos digitalizados).

7 No será válido sin la firma de la persona física que certifica este documento (no se aceptan firmas digitalizadas).

<sup>8</sup> Nombre del marino aspirante al certificado.

<sup>9</sup> Cargo con el que enrola.

<sup>10</sup> Indicar el nº de orden de su tarjeta profesional o certificado en caso de marineros.

<sup>11</sup> Indicar el nº de orden de su certificado de suficiencia en vigor.

<sup>12</sup> Consigne los días enrolados en ese buque para acreditar el mes exigido de navegación. Este hecho debe coincidir con el resto de documentos oficiales como la libreta marítima.

<sup>13</sup> Periodo de embarque por el que se acredita la experiencia.

<sup>14</sup> Nombre del puerto y fecha de la operación.

## I. DISPOSICIONES GENERALES

### MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES Y DE COOPERACIÓN

**6446** *Enmiendas de 2016 al Anexo del Protocolo de 1997 que enmienda el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (Convenio MARPOL), adoptadas en Londres el 28 de octubre de mediante Resolución MEPC.278(70).*

#### **RESOLUCIÓN MEPC.278(70) (Adoptada el 28 de octubre de 2016)**

ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1997 QUE ENMIENDA EL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973, MODIFICADO POR EL PROTOCOLO DE 1978

*Enmiendas al anexo VI del Convenio MARPOL (Sistema de recopilación de datos sobre el consumo de fueloil de los buques)*

El Comité de Protección del Medio Marino,

*Recordando* el artículo 38 a) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité de protección del medio marino conferidas por los convenios internacionales relativos a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques,

*Tomando nota* del artículo 16 del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por los Protocolos de 1978 y 1997 (Convenio MARPOL), en el que se especifica el procedimiento de enmienda y se confiere al órgano pertinente de la Organización la función de examinar y adoptar las enmiendas correspondientes,

*Habiendo examinado*, en su 70.º período de sesiones, propuestas de enmienda al anexo VI del Convenio MARPOL relativas al sistema de recopilación de datos sobre el consumo de fueloil,

1. *Adopta*, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) d) del Convenio MARPOL, las enmiendas al anexo VI del Convenio MARPOL cuyo texto figura en el anexo a la presente resolución;

2. *Decide*, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) f) iii) del Convenio MARPOL, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de septiembre de 2017, salvo que, con anterioridad a esa fecha, un tercio cuando menos de las Partes, o aquellas Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50 % del arqueo bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado a la Organización que rechazan las enmiendas;

3. *Invita* a las Partes a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) g) ii) del Convenio MARPOL, dichas enmiendas entrarán en vigor el 1 de marzo de 2018, una vez aceptadas de conformidad con lo estipulado en el párrafo 2 anterior;

4. *Invita además* a las Partes a que consideren, lo antes posible, la aplicación de las citadas enmiendas al anexo VI del Convenio MARPOL a los buques con derecho a enarbolar su pabellón;

5. *Alienta* a la Organización a que establezca, lo antes posible, la base de datos de la OMI sobre el consumo de fueloil de los buques;

6. *Pide* al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) e) del Convenio MARPOL, remita a todas las Partes en dicho convenio copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo;

7. *Pide además* al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no son Partes en el Convenio MARPOL.

## ANEXO

### Enmiendas al anexo VI del Convenio MARPOL (Sistema de recopilación de datos sobre el consumo de fueloil de los buques)

## ANEXO VI

### Reglas para prevenir la contaminación atmosférica ocasionada por los buques

#### Regla 1. *Ámbito de aplicación.*

1. La referencia a las «reglas 3, 5, 6, 13, 15, 16, 18, 19, 20, 21 y 22» se sustituye por la referencia a las «reglas 3, 5, 6, 13, 15, 16, 18, 19, 20, 21, 22 y 22A».

#### Regla 2. *Definiciones.*

2. Después del párrafo 47 actual se añaden los nuevos párrafos 48, 49 y 50 siguientes:

«48. Por año civil se entiende el periodo comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre, ambos incluidos.

49. Por compañía se entiende el propietario del buque o cualquier otra organización o persona, como por ejemplo, el gestor naval o el fletador a casco desnudo, que haya recibido del propietario del buque la responsabilidad de la explotación del mismo y que, al asumir dicha responsabilidad, haya aceptado todas las obligaciones y responsabilidades estipuladas en el Código internacional de gestión de la seguridad operacional de buque y la prevención de la contaminación, enmendado.

50. Por distancia recorrida se entiende la distancia recorrida sobre el fondo.»

#### Regla 3. *Excepciones y exenciones.*

3. Entre las actuales frases segunda y tercera del párrafo 2 se añade la nueva frase siguiente:

«Un permiso expedido en virtud de la presente regla no eximirá a un buque de la prescripción de notificación de la regla 22A y no alterará el tipo ni el alcance de los datos que han de notificarse de conformidad con la regla 22A.»

#### Regla 5. *Reconocimientos.*

4. Al final del párrafo 4.3 se añade el nuevo texto siguiente:

«y para un buque al que se aplica la regla 22A, que el SEEMP ha sido debidamente revisado para reflejar la transformación importante en los casos en los que ésta afecte a la metodología de recopilación de datos y/o los procesos de notificación;»

y se suprime la palabra «y» que figura después del punto y coma al final del párrafo.

5. En el párrafo 4.4, el punto que figura al final del párrafo se sustituye por «; y».

6. Se añade el nuevo párrafo 4.5 siguiente después del actual párrafo 4.4:

«5. La Administración garantizará que para cada buque al que se aplica la regla 22A, el SEEMP cumple lo dispuesto en la regla 22.2 del presente anexo. Esto

se llevará a cabo antes de recopilar los datos de conformidad con la regla 22A del presente anexo a fin de garantizar que la metodología y los procesos estén implantados antes de que comience el primer periodo de notificación del buque. Se facilitará al buque la confirmación del cumplimiento, la cual se mantendrá a bordo.»

*Regla 6. Expedición o refrendo de los certificados y declaraciones de cumplimiento sobre la notificación del consumo de fueloil.*

7. En el título de la regla 6, después de la palabra «certificados» se añade «y declaraciones de cumplimiento sobre la notificación del consumo de fueloil».

8. A continuación del actual párrafo 5 se añaden los nuevos párrafos 6 y 7 siguientes:

«Declaración de cumplimiento-Notificación del consumo de fueloil.

6. Tras recibir los datos notificados de conformidad con la regla 22A.3 del presente anexo, la Administración o cualquier organización debidamente autorizada por ella determinará si los datos se han notificado de conformidad con la regla 22A y, en caso afirmativo, expedirá una declaración de cumplimiento para el buque a más tardar cinco meses después del inicio del año civil. La Administración asume en todos los casos la plena responsabilidad respecto de la declaración de cumplimiento.

7. Tras recibir los datos notificados de conformidad con las reglas 22A.4, 22A.5 o 22A.6 del presente anexo, la Administración o cualquier organización debidamente autorizada por ella determinará con prontitud si los datos se han notificado de conformidad con la regla 22A y, en caso afirmativo, expedirá una declaración de cumplimiento para el buque en ese momento. La Administración asume en todos los casos la plena responsabilidad respecto de la declaración de cumplimiento.»

*Regla 8. Modelos de los certificados y declaraciones de cumplimiento sobre la notificación del consumo de fueloil.*

9. En el título de la regla 8, después de la palabra «certificados» se añade «y declaraciones de cumplimiento sobre la notificación del consumo de fueloil».

10. A continuación del párrafo 2 actual, se añade el nuevo párrafo 3 siguiente:

«Declaración de cumplimiento-Notificación del consumo de fueloil.

3. La declaración de cumplimiento de conformidad con las reglas 6.6 y 6.7 del presente anexo se elaborará conforme al modelo que figura en el apéndice X del presente anexo, y estará redactada como mínimo en español, francés, o inglés. Cuando se use también un idioma oficial de la Parte expedidora, dará fe el texto en dicho idioma en caso de controversia o discrepancia.»

*Regla 9. Duración y validez de los certificados y declaraciones de cumplimiento sobre la notificación del consumo de fueloil.*

11. En el título de la regla 9, después de la palabra «certificados» se añade «y declaraciones de cumplimiento sobre la notificación del consumo de fueloil».

12. A continuación del párrafo 11 actual, se añade el nuevo párrafo 12 siguiente:

«Declaración de cumplimiento-Notificación del consumo de fueloil.

12. La declaración de cumplimiento de conformidad con la regla 6.6 del presente anexo será válida durante el año civil en el que dicha declaración se expida y durante los cinco primeros meses del año civil siguiente. La declaración de cumplimiento de conformidad con la regla 6.7 del presente anexo será válida durante el año civil en el que dicha declaración se expida, durante el año civil siguiente y durante los cinco primeros meses del año civil posterior a este último.

Todas las declaraciones de cumplimiento se conservarán a bordo durante su periodo de validez como mínimo.»

Regla 10. *Supervisión de las prescripciones operacionales por el Estado rector del puerto.*

13. En el párrafo 5, se introducen las palabras «una declaración de cumplimiento sobre la notificación del consumo de fueloil y» antes de las palabras «un Certificado internacional de eficiencia energética».

Regla 22. *Plan de gestión de la eficiencia energética del buque (SEEMP).*

14. A continuación del párrafo 1 actual se añade el nuevo párrafo 2 siguiente, y el párrafo 2 actual pasa a ser el párrafo 3:

«2. A más tardar el 31 de diciembre de 2018, en el caso de un buque de arqueo bruto igual o superior a 5 000, el SEEMP incluirá una descripción de la metodología que se utilizará para recopilar los datos prescritos por la regla 22A.1 del presente anexo y los procesos que se utilizarán para notificar los datos a la Administración del buque.»

15. A continuación del párrafo 22 actual se añade la nueva regla 22A siguiente:

«Regla 22A. *Recopilación y notificación de los datos sobre el consumo de fueloil del buque.*

1. A partir del año civil de 2019, todo buque de arqueo bruto igual o superior a 5.000 recopilará los datos que se especifican en el apéndice IX del presente anexo, para ese año civil y todo año civil posterior, o parte de un año civil, según proceda, de conformidad con la metodología incluida en el SEEMP.

2. Salvo en los casos previstos en los párrafos 4, 5 y 6 de la presente regla, al término de cada año civil, el buque reunirá los datos recopilados durante ese año civil, o parte del mismo, según proceda.

3. Salvo en los casos previstos en los párrafos 4, 5 y 6 de la presente regla, en un plazo de tres meses desde el final de cada año civil, el buque notificará a su Administración o a cualquier organización debidamente autorizada por ella, el valor agregado para cada dato especificado en el apéndice IX del presente anexo, por vía electrónica y con el formato normalizado elaborado por la Organización.

4. En caso de que un buque cambie de Administración, el día en que se lleve a cabo el cambio, o en la fecha más cercana posible a ese día, el buque notificará a la Administración que cede el buque o a cualquier organización debidamente autorizada por ella\*, los datos agregados que se especifican en el apéndice IX del presente anexo para la parte del año civil que corresponda a dicha Administración, y si esa Administración así lo solicita con antelación, los datos desglosados.

5. En caso de que un buque cambie de compañía, el día en que se lleve a cabo el cambio, o en la fecha más cercana posible a ese día, el buque notificará a su Administración o a cualquier organización debidamente autorizada por ella\*, los datos agregados que se especifican en el apéndice IX del presente anexo para la parte del año civil que corresponda a la compañía, y si la Administración así lo solicita, los datos desglosados.

6. Si se produce un cambio simultáneo de Administración y de compañía, se aplicará lo dispuesto en el párrafo 4 de la presente regla.

7. Los datos se verificarán de conformidad con los procedimientos establecidos por la Administración y teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.

8. Salvo en los casos previstos en los párrafos 4, 5 y 6 de la presente regla, los datos desglosados en los que se basan los datos notificados que se indican en el

apéndice IX del presente anexo para el año civil anterior estarán disponibles durante un periodo de 12 meses como mínimo desde el final de ese año civil y se pondrán a disposición de la Administración si ésta lo solicita.

9. La Administración garantizará que los datos que se indican en el apéndice IX del presente anexo y que hayan sido notificados por los buques de su registro de arqueo bruto igual o superior a 5 000 se remitan a la base de datos de la OMI sobre el consumo de fueloil de los buques por vía electrónica y con el formato normalizado elaborado por la Organización, a más tardar un mes después de que se expidan las declaraciones de cumplimiento de dichos buques.

10. Basándose en los datos notificados que se remitan a la base de datos de la OMI sobre el consumo de fueloil de los buques, el Secretario General de la Organización elaborará un informe anual para el Comité de protección del medio marino en el que se resuman los datos recopilados, la situación de los datos que faltan y cualquier otra información pertinente que pueda solicitar el Comité.

11. El Secretario General de la Organización mantendrá una base de datos anónima, de modo que la identificación de un buque específico no sea posible. Las Partes tendrán acceso a los datos anónimos únicamente para su análisis y consideración.

12. El Secretario General de la Organización creará y gestionará la base de datos de la OMI sobre el consumo de fueloil de los buques, de conformidad con las directrices elaboradas por la Organización.»

16. A continuación del apéndice VIII se añaden los nuevos apéndices IX y X siguientes:

#### «APÉNDICE IX

##### **Información que se ha de presentar a la base de datos de la OMI sobre el consumo de fueloil de los buques**

Identidad del buque:

Número IMO.

Periodo del año civil para el cual se presentan los datos:

Fecha de inicio (dd/mm/aaaa).

Fecha final (dd/mm/aaaa).

Características técnicas del buque:

Tipo de buque, según se define en la regla 2 del presente anexo, u otro (indíquese).

Arqueo bruto.

Arqueo neto.

Peso muerto.

Potencia de salida (potencia nominal) de los motores principales y auxiliares alternativos de combustión interna superior a 130 kW (deberá indicarse en kW).

EEDI (si procede).

Clase de navegación en hielo.

Consumo de fueloil por tipo de fueloil u otro tipo (deberá indicarse), en toneladas métricas, y métodos utilizados para recopilar los datos sobre el consumo de fueloil.

Distancia recorrida de puesto de atraque a puesto de atraque.

Horas fuera del puesto de atraque.

## APÉNDICE X

## Modelo de declaración de cumplimiento-Notificación del consumo de fueloil

*Declaración de cumplimiento-Notificación del consumo de fueloil*

Expedida en virtud de lo dispuesto en el Protocolo de 1997, en su forma enmendada, que enmienda el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (en adelante denominado «el Convenio»), con la autoridad conferida por el Gobierno de:

.....  
(Nombre completo de la Parte)

por

.....  
(Nombre completo de la persona u organización competente autorizada en virtud de lo dispuesto en el Convenio)

Datos relativos al buque:

Nombre del buque.....

Número o letras distintivos.....

Número IMO.....

Puerto de matrícula.....

Arqueo bruto.....

SE DECLARA:

1. Que el buque ha presentado a esta Administración los datos prescritos en la regla 22A del Anexo VI del Convenio, relativos a las operaciones realizadas entre el (dd/mm/aaaa) y el (dd/mm/aaaa); y

2. Que los datos se recopilaron y notificaron de conformidad con la metodología y los procesos establecidos en el SEEMP del buque que estaba vigente entre el (dd/mm/aaaa) y (dd/mm/aaaa).

La presente declaración de cumplimiento es válida hasta el (dd/mm/aaaa).

Expedida en: .....  
(Lugar de expedición de la declaración)

Fecha (dd/mm/aaaa): .....  
(Fecha de expedición) (Firma del funcionario autorizado que expide la declaración)

(Sello o estampilla de la autoridad, según corresponda)»

\* \* \*

Las presentes Enmiendas entraron en vigor, de forma general y para España, el 1 de marzo de 2018, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16.2) g) ii) del Convenio MARPOL.

Madrid, 7 de mayo de 2018.—El Secretario General Técnico, José María Muriel Palomino.