

ANAVE – Circular de Régimen Interior

Madrid, 10 de abril de 2017

Ref.: SMA 23/2017/ES

Asunto: Reglamento MRV: Preguntas frecuentes

Muy Sres. nuestros:

Como les adelantábamos en nuestra circular del pasado 31 de marzo, estamos trabajando en un documento de “Preguntas Frecuentes” en relación con la aplicación de este Reglamento. Adjuntamos un primer borrador que tenemos intención de ir actualizando con las dudas que vayan surgiendo.

En la página web de ANAVE, en la zona de socios, dentro del grupo de trabajo sobre MRV, pueden encontrar la normativa aplicable, el RD y el documento de preguntas frecuentes que iremos actualizando. Si están interesados en obtener un usuario y contraseña para esta zona de socios, les rogamos envíen un correo electrónico a Maruxa Heras (mheras@anave.es).

Muy cordialmente,

Manuel Carlier
Director General

<<<

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

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

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

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

>>>

ANAVE: Preguntas de las empresas sobre el reglamento MRV

NOTA: Hemos migrado recientemente nuestra web. Aquellas empresas que deseen acceder a la zona privada donde se encuentra el repositorio de documentos sobre MRV y no dispongan de un usuario y contraseña, deben pedirlo a Maruxa Heras (mheras@anave.es).

Sobre los planes e informes de emisiones

1. ¿Los Planes de Monitorización, Informes de Emisiones y Procedimientos a los que se hace referencia, pueden ser en castellano o tienen que ser en inglés? Respuesta DGMM.

Según MARPOL, los documentos oficiales de los buques pueden estar en inglés, francés o español, y en el idioma de trabajo a bordo si es diferente. Aunque éste es un Reglamento de la Unión Europea, en estas cuestiones se siguen las mismas pautas.

El Subgrupo del *European Sustainable Shipping Forum* (ESSF) sobre seguimiento y verificación, recomendó que se usasen los modelos en inglés, dado que el objetivo es que la transmisión de documentación sea por medios electrónicos, a través de los servidores de la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA):

- entre la Compañía y los Verificadores y entre la Compañía y la Comisión para remitir el Informe de emisiones, y
- entre el Verificador y la Comisión para remitir el Documento de Cumplimiento

Si bien es cierto que el [Reglamento de Ejecución 2016/1927](#), sobre los modelos de los planes de seguimiento e informes de emisiones, no indica nada sobre el idioma, sí dice (artículo 3) que las Compañías deben usar el modelo electrónico de informe de emisiones que se encuentra en el Thetis MRV para remitir el Informe de Emisiones a la Comisión y lo mismo para los Verificadores sobre el Documento de Conformidad (artículo 4).

Teniendo en cuenta, además, que todavía no se ha acreditado ningún verificador radicado en España (por lo que lo más probable es que intervengan Verificadores extranjeros que pueden no conocer nuestro idioma), aunque se pueda redactar el Plan de Seguimiento en español, parece lo más conveniente que esté en inglés, sin que esto suponga que haya que traducir al inglés los procedimientos internos de la Compañía.

2. Las revisiones del Plan ¿pueden ser anuales? Respuesta DGMM.

Deben ser regulares y al menos anuales (artículo 7.1 del [Reglamento 757/2015](#)). En todo caso, deberá modificarse el Plan si se da cualquiera de las situaciones del apartado 2 del mismo artículo: cambio de empresa; si se generan nuevas emisiones que no figuran en el plan de seguimiento; si se produce un cambio en la disponibilidad de datos que pueda afectar a la precisión de la determinación de las emisiones; si los datos obtenidos con el método de seguimiento aplicado han resultado ser incorrectos; o si en la evaluación del verificador se detectan irregularidades.

3. ¿Cómo se mide el grado de incertidumbre asociado al seguimiento del combustible (tabla C.2.7 del Anexo I del [Reglamento de ejecución 2016/1927](#))? Respuesta DGMM.

Debe incluirse en este apartado del plan información sobre la precisión y fiabilidad de los equipos y sistemas de medición y/o procedimiento existente a bordo para seguir los consumos de combustible (de acuerdo al manual de gestión del ISM). Todo ello deberá valorarse por el Verificador.

Si se utiliza solamente el método A (notas de entrega de combustible y comprobaciones periódicas de los tanques), la incertidumbre puede ser mayor que en el método B (seguimiento de los tanques de combustible a bordo), aunque ello dependerá del sistema de medición de los tanques. En el método C (indicadores de caudal para los procesos de combustión aplicables), si se tienen medidores de flujo en masa, bien calibrados y certificados, la incertidumbre será mucho menor, prácticamente la referida a la exactitud del caudalímetro, certificada por el fabricante.

Sludge (Lodos):

La OMI en la [Resolución MEPC 282\(70\)](#), Directrices de 2016 para la elaboración de los SEEMP, Parte II Punto 7.1.1.5: *The amount of any fuel oil offloaded should be subtracted from the fuel oil consumption of that reporting period. This amount should be based on the records of the ship's oil record book.* Estas Directrices de reciente aprobación no han sido tenidas en cuenta hasta la fecha.

La Comisión se ha mostrado reacia a aceptar esto y no lo incluyó entre las posibilidades a añadir voluntariamente en los planes de seguimiento. Tampoco lo ha querido añadir, todavía, en la Guía que se está preparando. Este asunto afecta a los métodos de seguimiento A y B.

EMSA ha publicado también recientemente un estudio de CE DELFT [The Management of Ship-Generated Waste On-board Ships](#), donde estima que los lodos generados a bordo en caso de consumo de HFO pueden variar entre el 1 y el 3%, datos cuestionados hasta ahora por la Comisión.

Sobre los verificadores

4. Verificadores acreditados

Hay en la UE 28 Entidades Nacionales de Acreditación y cada una de ellas publica sus propias entidades acreditadas. Hemos solicitado a la Comisión Europea, y en principio han contestado que les parece bien la idea, que publique en internet y mantenga actualizado un listado con las entidades que se vayan acreditando, pero aún no lo han hecho. Entre tanto, hay que consultar las webs de cada una de las entidades nacionales.

A finales de marzo, en España no había ninguna acreditada y no se espera que la haya. Tenemos constancia de 6 que habían sido acreditadas por el [Reino Unido](#) (datos actualizados a 1 de marzo), 2 por [Grecia](#) y 1 por [Francia](#). DNV está en proceso de acreditación en Dinamarca (DANAK) y RINA en Italia (ACREDDIA). Ambas esperan obtener la acreditación definitiva a mediados de abril. Todas las entidades nacionales de acreditación están accesibles en el siguiente [enlace](#).

5. ¿Qué pasará cuando entre en vigor el sistema de la OMI el 01/01/2019? ¿Los verificadores acreditados que no sean SSCC, también podrán verificar el reglamento de la OMI?

El borrador de sistema de seguimiento del consumo de combustible de la OMI, que está previsto que se incorpore en el Plan de Gestión de la Eficiencia Energética, deberá presentarse a la Administración o una organización reconocida por ésta (Sociedad de Clasificación).

Aunque el sistema de la OMI no está definitivamente adoptado, el cumplimiento de las normas de la OMI siempre recae en sus Estados parte. Otra cosa será que algunos Estados, para el caso concreto de las emisiones de CO₂, puedan reconocer a alguna organización que no sea una Sociedad de Clasificación.

6. ¿Es obligatorio que los verificadores hagan visitas/auditorías a los buques u oficinas?, ¿o queda a criterio del verificador?

El artículo 6 del [reglamento delegado 2072/2016](#) trata este asunto. Salvo causas muy justificadas deberán hacer visitas.

7. ¿Hay que aportar a los verificadores copias de: Logbook, Oil Record Book, notas de entrega de combustible?, ¿o queda a criterio del verificador?

El artículo 10 del mismo [reglamento 2072/2016](#) trata este asunto. En particular, los tres documentos mencionados deben aportarse.

8. ¿Qué pasará con el Brexit? ¿Seguirán pudiendo actuar como verificadores las empresas acreditadas por el UKAS británico?

Por ahora es difícil saberlo. Hay países, por ejemplo Noruega, que aunque no son de la UE pero si del Espacio Económico Europeo, tienen un tratamiento especial y se les aplica, de forma recíproca, buena parte de la normativa UE.

El tratamiento de Reino Unido dependerá del resultado de las negociaciones que ahora tienen que hacer con Europa. En todo caso, las principales Sociedades de Clasificación podrán seguir prestando el servicio, aunque ello les pudiese obligar a acreditarse en otro Estado.

Otras cuestiones

9. La carga transportada por un buque portacontenedores ¿puede sacarse de los conocimientos de embarque, del programa de estiba y estabilidad del buque, de descontar al desplazamiento el peso en rosca, ...? Respuesta DGMM.

Para los buques portacontenedores hay dos sistemas para reportar la carga (según el Anexo II, apartado f del [Reglamento 757/2015](#)):

- el peso real tomado de los conocimientos de embarque (siempre y cuando la carga transportada por el buque portacontenedores se determine de conformidad con las directrices aplicables de la OMI o con instrumentos aplicables de conformidad con el Convenio SOLAS) o,
- multiplicando un factor fijo (ej. t/teu) por el número de contenedores.

Esta última forma tiene el inconveniente de que ese factor debe ser justificado y mantenido a lo largo de todo el año, hasta que se justifique por la Compañía al verificador un cambio demostrando los motivos. Ver anexo II, punto 1.f) del Reglamento MRV, que dice:

"Para los buques portacontenedores, la carga transportada se definirá como el peso total en toneladas métricas de carga o, en su defecto, las unidades equivalentes a veinte pies (TEU) multiplicadas por los valores por defecto para su peso. Cuando la carga transportada por un buque portacontenedores se determine de conformidad con las directrices aplicables de la OMI o con instrumentos aplicables de conformidad con el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Convenio SOLAS), se entenderá que esa determinación cumple con el presente Reglamento".

10. Sobre los Procedimientos de Garantía de calidad de los sistemas de medición (tabla C.2.8 del Anexo I del [Reglamento de ejecución 2016/1927](#)). ¿Sólo se refiere a los procedimientos de mantenimiento de los equipos para asegurar la calidad de la medida? Respuesta DGMM.

En principio aportando los certificados de homologación y los mantenimientos periódicos sería suficiente. Si se dispone de certificados de calibración, lo que no es usual ni requerido por la normativa, es mejor aportarlos.

11. El tiempo de maniobra de entrada y salida cuenta como de navegación. Respuesta DGMM.

Si.

12. El tiempo y la distancia de viaje se miden de muelle a muelle, como en los planes de viaje. La distancia se puede medir con el GPS (y entendemos que la real, no la medida en las cartas en el plan de viaje). Pero el tiempo navegado es muy complicado, desde el momento que no cuenta el tiempo de fondeo. ¿Cómo se descuenta? Respuesta DGMM.

Las distancias deben tomarse sobre tierra, esto es, como trabaja el GPS, algo habitual en los diarios de navegación.

Deberá descontarse el tiempo transcurrido en fondeo, desde el momento en que se echa el ancla hasta ancla arriba.

El tiempo que se permanezca a la deriva a la entrada de puerto, esperando práctico, limpiando tanques, etc. se considera navegando (*underway*), aunque la máquina principal esté parada.

El subgrupo del ESSF sobre Seguimiento y Notificación está preparando una Guía, y la Comisión ha indicado que publicará una tabla, para estudiar algunos casos especiales como las transferencias buque a buque (STS *transfers*), que ya se ha decidido tratar como tiempo en puerto.