

ANAVE – Circular de Régimen Interior

Madrid, 12 de junio de 2017
Ref: SMA 35/2017/AB

Asunto: Resumen de la reunión de presentación informe de ANAVE sobre normativa de Seguridad y Medio Ambiente - ETSIN 30 de mayo de 2017

Muy Sres. nuestros:

El 30 de mayo, en la ETSI Navales, ANAVE presentó un nuevo Informe semestral sobre Seguridad y Medio Ambiente, en el que se recopilan las novedades normativas en el ámbito marítimo nacional e internacional en dicho campo.

Tras la presentación del informe y la incorporación de los representantes de la DGMM, una empresa especializada en la instalación de equipos de tratamiento de aguas de lastre realizó una presentación sobre las características principales de los equipos, limitaciones en función de los tipos de tráfico, etc.

Entre los principales asuntos tratados con la Administración figuran los siguientes:

1. Plan "Lista Blanca".
2. Aplicación del Reglamento MRV de la UE sobre seguimiento, notificación y verificación de emisiones.
3. Convenio BWM.
4. Seguridad privada a bordo de los buques españoles.
5. Inspección de certificados de sanidad de buques amarrados a dispositivos flotantes.

Por su interés, hemos elaborado un resumen de lo tratado en esta reunión, que adjuntamos como Anexo.

En la reunión se acordó que en función de los resultados que se alcancen en la reunión del MEPC 71 a primeros de julio y de cómo siga la evolución de la aprobación de planes de gestión de aguas de lastre (hasta el momento la DGMM tan sólo ha aprobado 5 planes) consultaremos con las empresas la conveniencia de coordinar una nueva reunión ente las empresas de ANAVE y la DGMM.

Muy atentamente,

Manuel Carlier
Director General

Presentación del informe de ANAVE sobre normativa de Seguridad y Medio Ambiente.

El 30 de mayo, en la ETSI Navales, ANAVE presentó un nuevo Informe semestral sobre Seguridad y Medio Ambiente, en el que se recopilan las novedades normativas en el ámbito marítimo nacional e internacional en dicho campo.

A esta reunión asistieron 22 representantes de 14 empresas navieras asociadas, 4 Sociedades de Clasificación y representantes de otros organismos sectoriales. También participó el Subdirector General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima de la DGMM, y varios colaboradores de su departamento. En total, unas 40 personas.

En esta nota se resumen los principales asuntos tratados.

1. Plan “Lista Blanca”.

El Subdirector General comentó la situación del Plan Lista Blanca y las inspecciones de PSC a buques españoles en lo que llevamos de año 2017. Se han llevado a cabo un 10% menos de inspecciones que en 2016 y se han producido ya 2 detenciones este año, con lo que el cociente entre las detenciones e inspecciones, que viene penalizado por ese bajo número de inspecciones, es superior al del año pasado y al de la media del MOU.

Nuestra permanencia en la Lista Blanca de banderas del MOU está muy comprometida, actualmente estaríamos en Lista Gris y depende del número de inspecciones que hagan a nuestros buques hasta el 31 de diciembre. Para que la bandera española se mantenga en la Lista Blanca son necesarias como mínimo 24 inspecciones más en el segundo semestre del año y que no se produzca ninguna nueva detención. A la vista del número de inspecciones que nos hicieron el año pasado este objetivo de 24 inspecciones no se puede asegurar que se vaya a cumplir, ya que el MOU inspecciona a los buques según su perfil de riesgo, y éste es un parámetro sobre el que no se tiene ningún control.

La DGMM tiene identificados el tipo de barcos que están sufriendo detenciones (varios de ellos son gánguiles de menos de 500 GT que no se dedican al transporte marítimo) a los que está aplicando inspecciones de Plan “Lista Blanca” muy exigentes, y ahora mismo son su máxima prioridad. Estos barcos pertenecen a empresas que no están agrupadas en ninguna asociación, suelen estar relacionados con gremios como el de la construcción o son barcos que no están acostumbrados al tráfico internacional.

Hemos propuesto a la administración elaborar un tríptico sencillo tomando como referencia las listas de comprobación de las SC para preparar las inspecciones de Port State Control, con el objetivo de concienciar a estas pequeñas empresas de que cuando envían un barco sin el celo suficiente a una inspección MOU no sólo se exponen a que detengan a dicho barco sino que también están perjudicando al resto de buques de bandera española y potencialmente a todo el sector. La idea es difundir este documento a través de la página “web” de ANAVE y hacerla llegar a estas empresas a través de las capitanías marítimas. La DGMM recibió muy favorablemente esta iniciativa y se ofreció a darle la mayor difusión posible.

2. Aplicación del Reglamento MRV de la UE sobre seguimiento, notificación y verificación de emisiones.

ANAVE explicó la nueva iniciativa en relación con la reducción de emisiones de CO₂, que han presentado recientemente las principales organizaciones navieras internacionales (ICS, BIMCO, INTERTANKO e INTERCARGO) a la OMI para debatirla en la reunión del MEPC 71, que se celebrará en la primera semana de julio, y pedimos a la DGMM que España la respalde en dicha reunión.

En dicha propuesta, el sector ha instado a la OMI a asumir unos objetivos de reducción de emisiones de CO₂, para su inclusión en la estrategia de la OMI para la reducción adicional de las emisiones del transporte marítimo, concordantes con los definidos en el Acuerdo de París (COP 21) sobre el Cambio Climático que ICS denomina “objetivos aspiracionales”.

La DGMM comentó que, como punto de partida y sin entrar en detalle en la propuesta de ICS, comparte el punto de vista de que es preferible, dado el carácter del transporte marítimo disponer de una regulación única e internacional, y que la idea es unificar los dos MRV sistemas (UE y OMI), ya que el transporte marítimo no puede funcionar con dos sistemas distintos que además hoy por hoy no son compatibles.

En la reunión se expuso un video de EMSA que muestra gráficamente cómo se deben contabilizar las emisiones de los distintos viajes que puede hacer un barco (incluye operaciones en el fondeadero, operaciones *ship to ship*, etc.), en qué momento se considera que ha terminado un viaje, cuando empieza el siguiente, si el buque está o no dentro de un Estado miembro de la UE y la forma de medir las emisiones con respecto a los consumos.

El 8 de junio ECSA ha circulado unos nuevos documentos sobre mejores prácticas que complementan los documentos que van a formar parte de la “Guía para ayudar a las empresas a preparar los planes de seguimiento del MRV”, que ya les enviamos en la circular de referencia [SMA 32/2017/AB](#) del 23 de mayo. Tanto el video de la EMSA como los nuevos documentos sobre las mejores prácticas se pueden consultar pinchando en este [enlace](#).

Se recordó a las empresas que deberán notificar el informe de emisiones a través de la plataforma THETIS-MRV de la EMSA. Para ello, se deberán dar de alta a través del enlace <https://mrv.emsa.europa.eu>, que va a estar operativa a partir de agosto.

3. Convenio BWM.

En la reunión se comentó que aún no se ha alcanzado un acuerdo definitivo sobre si se va o no a posponer durante 2 años más la instalación de los equipos de gestión de las aguas de lastre. El MEPC 71 va a debatir en julio varias propuestas sobre este asunto, no obstante, las empresas pueden optar por adelantar la renovación del Certificado IOPP para disponer así de un tiempo adicional para instalar los equipos una vez que el Convenio entre en vigor.

La DGMM nos informó de que hasta el momento sólo han recibido 10 planes de gestión de aguas de lastre de 5 empresas distintas y que han aprobado definitivamente 5. Esto indica que van muy retrasados si tenemos en cuenta que unos 100 buques mercantes y varios cientos de pesqueros deberán contar con un plan aprobado a partir del 8 de septiembre si a partir de dicha fecha van a realizar tráficos internacionales. Se debe disponer del plan aprobado a bordo independientemente de que la OMI decidafinalmente retrasar la instalación de los equipos a bordo.

La Administración nos confirmó que ha dado instrucciones a las capitanías para que ellas mismas aprueben también los planes de gestión de lastre, por lo que las empresas pueden presentarlos tanto en Madrid como en cualquier capitanía marítima. Para la expedición del Certificado Internacional es necesario llevar a cabo una inspección física del buque y tener previamente el plan de gestión aprobado.

El Subdirector aclaró que en el caso de que una empresa no pueda llevar a cabo el cambio de agua de lastre, debido a condiciones meteorológicas o por no ser factible desde el punto de vista operacional, y tenga que notificarlo a la autoridad competente del puerto (mediante la entrega del impreso de notificación del agua de lastre normalizado de la OMI correspondiente) los organismos receptores de dichas notificaciones son las capitanías marítimas.

Sobre la aplicación en los tráficos internacionales cortos, la DGMM comentó que recientemente se han reunido con la Directora General de Marruecos, quien les ha indicado que apoyan la

aplicación del Convenio que establece no exigiendo efectuar el cambio de agua de lastre a un buque si para ello tiene que desviarse de su ruta o retrasarse. La DGMM ha enviado a Marruecos un texto y están a la espera de recibirlo firmado también por Marruecos. No obstante, la DGMM insistió en que esto no quiere decir que el buque no deba tener un plan de gestión aprobado.

En relación con Gibraltar, la DGMM no ha establecido ningún contacto, no obstante, no se oponen a que ANAVE plantee a las autoridades de Gibraltar la misma propuesta que se ha trasladado a Marruecos.

4. Seguridad privada a bordo de los buques españoles.

Se informó a la Administración de que, tras haber mantenido reuniones durante 6 meses con los ministerios de Interior, Defensa y Fomento, ANAVE, los armadores y las compañías de seguridad españolas, no se ha encontrado aún una solución que permita proporcionar protección a los buques de pabellón español que navegan por la zona de riesgo de Somalia, mediante el enrole de guardias armados.

Volvimos a insistir en la gravedad que plantea este asunto para nuestras empresas y en que es esencial arbitrar urgentemente medidas excepcionales para que las navieras españolas puedan contratar compañías de seguridad armada registradas en otros Estados miembros de la UE y embarcar ya guardias armados, hasta que se modifique la normativa española para adaptarla a las necesidades de protección de estos buques.

El Subdirector comentó que comprende nuestra preocupación y resumió las gestiones que la DGMM ha llevado a cabo para advertir sobre este problema tanto a la Secretaría General de Transportes como a la Secretaría de Estado del ministerio de Fomento. Se comprometió a seguir elevando este problema a instancias superiores del ministerio y sugirió que podría útil a la hora de que nuestras peticiones sobre esta materia tuvieran más fuerza, contar con el respaldo de las principales empresas gasísticas españolas, que fletan buques de nuestras navieras.

Desde la reunión, hemos mantenido contactos con el ministerio de Defensa y hemos enviado varias cartas a los responsables de los ministerios afectados, la última de ellas a los ministros de Defensa, Interior y Fomento, que además ha sido endosada por una de las principales empresas gasísticas.

5. Inspección de certificados de sanidad de buques amarrados a dispositivos flotantes.

Recordamos a los representantes de la DGMM que, desde hace más de 10 años, en los puertos de Algeciras y Huelva, los inspectores de Sanidad Exterior deniegan reiteradamente la solicitud de renovación del "Certificado de Control de la Sanidad a Bordo" a los buques que descargan a dispositivos flotantes (monoboyas), alegando razones de seguridad laboral. 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. A lo largo de varios años, desde ANAVE hemos intentado en muchas ocasiones solucionar sin éxito este asunto con distintas gestiones en los ministerios de Sanidad y Fomento.

En la reunión, hemos propuesto a la DGMM que una posible solución a este problema sería usar el mismo procedimiento para renovar los certificados del MLC 2006 (o en las inspecciones intermedias), que se aplica a los buques que no tienen previsto recalcar en España, presentando un informe pericial (cumplimentar una lista de comprobación y aportar una serie de fotografías) elaborado por alguna de las Organizaciones Reconocidas por la DGMM, que podría usarse como base para los informes de los inspectores de sanidad exterior. El Subdirector General nos pidió que volviéramos a enviarle una carta planteando este problema y nos indicó que va intentar establecer contactos con el ministerio de Sanidad para tratar este asunto.