

ANAVE – Circular de Régimen Interior

Madrid, 8 de noviembre de 2019

Ref: SMA 45/2019/AB

Asunto: Envío del Informe ANAVE sobre Seguridad y Medio Ambiente 2/2019

Acto de presentación: 14 noviembre 2019, 11.00 horas, ETSI Navales de Madrid

Muy Srs. nuestros:

Adjuntamos como **Anexos 1 a 5** 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 **14 de noviembre, jueves, de 11:00 a 14:00 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:

11.00 h: Sólo para empresas asociadas a ANAVE. Presentación por ANAVE del informe. 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.** Últimos datos sobre inspecciones de PSC a buques españoles. Debate de asuntos relativos al informe de ANAVE.

13.00 h: **Novedades sobre normas relacionadas con las emisiones de los buques:**

- Implantación del límite de contenido de azufre de 2020.
- Posible presentación *Bound4blue*: tecnología de velas rígidas.

14.00 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 hayan confirmado asistencia** 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

Noviembre 2019

ÍNDICE

Noviembre 2019.....	1
1. SOLAS.....	2
1.1. Enmiendas en periodo de cumplimiento	2
1.2. Entrada en vigor de enmiendas adoptadas	5
1.3. Otros asuntos relacionados con la seguridad marítima	12
2. MARPOL.....	21
2.1. Enmiendas en periodo de cumplimiento	21
2.2. Próxima entrada en vigor de enmiendas ya adoptadas.....	24
2.3. Anexos de MARPOL	27
2.4. Otros asuntos relacionados con la protección del medio ambiente.....	44
3. UNIÓN EUROPEA (UE)	52
3.1. Novedades normativas publicadas en el DOUE.....	52
3.2. Otros asuntos comunitarios.....	54
4. PIRATERÍA	60
5. PORT STATE CONTROL.....	67
5.1. Resultados del informe del MOU de París correspondientes a 2018.....	67
5.2. Resultados del PSC para buques de pabellón español	72
5.3. Campaña de Inspección Concentrada (CIC).....	74
6. NORMATIVA ESPAÑOLA	80
6.1. Novedades normativas publicadas en el BOE	80
6.2. Otros asuntos relacionados con la normativa española.....	86

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^{er} reconocimiento a partir del 1 de julio de 2019

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 de los equipos de bomberos

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^{er} 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 bomberos 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 este 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 bomberos

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^{er} reconocimiento del Certificado de seguridad del equipo para buque de carga a partir del **1 de julio de 2018** (en el caso de buques de carga, dicho certificado se expide por un periodo especificado por la Administración no superior a 5 años).

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 bomberos 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.

1 de enero de 2021

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^{er} 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 a bordo 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 con arreglo a un rango de condiciones de carga aprobadas.
- Buques existentes (construidos antes del 1 enero 2016) con curvas límite KG/GM aprobadas que abarquen todas las prescripciones de estabilidad sin avería y con avería aplicables.

La misma 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.

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 permite 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 enero de 2020

Resoluciones MSC.402 - 404(96), adoptadas el 19 de mayo de 2016:

Convenio SOLAS

El MSC 96 adoptó enmiendas a las reglas III/3 (Definiciones) y III/20 (Disponibilidad funcional, mantenimiento e inspección) para dar carácter obligatorio a las “Prescripciones para el mantenimiento, examen minucioso, prueba de funcionamiento, puesta a punto y reparación de botes salvavidas y botes de rescate, dispositivos de puesta a flote y aparejos de suelta”, que también se adoptaron en la misma reunión.

El objetivo de estas disposiciones, cuya entrada en vigor está prevista para el **1 de enero de 2020**, es prevenir accidentes con embarcaciones de supervivencia y solucionar cuestiones pendientes, por ejemplo, disponer de una norma uniforme, segura y documentada sobre el mantenimiento de estos dispositivos, así como las prescripciones sobre autorización, formación y titulación para asegurar que se proporciona un servicio fiable.

La adopción de estas enmiendas y prescripciones llevó casi 10 años de trabajo sobre esta materia. Su intención es asegurar que la gente de mar tenga la seguridad de que puede confiar plenamente en los dispositivos salvavidas y los equipos a su disposición prescritos por la OMI.

También se adoptaron enmiendas a las reglas II-2/13 (Medios de evacuación) del Convenio SOLAS para extender las disposiciones sobre el análisis de la evacuación a todos los buques de pasaje, no sólo a los de transbordo rodado. Se aprobaron las directrices revisadas asociadas sobre el análisis de la evacuación para los buques de pasaje nuevos y existentes.

En concreto, se ha incluido en la regla II-2/13-2 (Medios de evacuación de los buques de pasaje) el nuevo apartado 3.2.7: *Análisis de la evacuación de los buques de pasaje** (*ver las Directrices revisadas para el análisis de la evacuación de los buques de pasaje nuevos y existentes (MSC.1/Circ.1533), según pueda ser enmendada):

3.2.7.1 Las vías de evacuación se evaluarán mediante un análisis de la evacuación en una fase temprana del proceso de proyecto. Este análisis se aplicará a:

*.1 los **buques de pasaje de transbordo rodado** **construidos el 1 de julio de 1999** o posteriormente; y*

*.2 otros **buques de pasaje** **construidos el 1 de enero de 2020** o posteriormente que transporten más de 36 pasajeros.*

3.2.7.2 El análisis servirá para determinar y eliminar, en la medida de lo posible, la congestión que puede producirse durante el abandono del buque debido a los desplazamientos normales de los pasajeros y la tripulación por las vías de evacuación, incluida la posibilidad de que los tripulantes tengan que desplazarse por esas vías en sentido contrario al de los pasajeros. Además, el análisis se utilizará para demostrar que los medios de evacuación son suficientemente flexibles para tener en cuenta la posibilidad de que determinadas vías de evacuación, puestos de reunión, puestos de embarco o embarcaciones de supervivencia no puedan utilizarse como resultado de un siniestro.

En la regla 18 (Instalaciones para helicópteros), se ha añadido un nuevo párrafo 2.3 que establece que los buques construidos el 1 de enero de 2020 o posteriormente que dispongan de una zona de aterrizaje para helicópteros deberán estar equipados con dispositivos de lucha contra incendios a base de espuma que cumplan las disposiciones pertinentes del capítulo 17 del Código internacional de sistemas de seguridad contra incendios.

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).

En la Parte C (Control de incendios), regla 10 (Lucha contra incendios), se ha modificado el párrafo 5.1.2.2 (Medios adicionales de extinción de incendios) sobre los extintores de espuma o producto equivalente de 135 litros de capacidad que debe haber colocados en cada pasillo de calderas de las cámaras de calderas.

En concreto, la no aplicación del requisito que se aplica a las calderas de menos de 175 kW destinadas a servicios domésticos (para las que no se requiere que el extintor de espuma sea de 135 l de capacidad) se ha ampliado a los sistemas fijos de extinción de incendios de aplicación local a base de agua.

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

Código Internacional de estabilidad sin avería (Código IS 2008)

Se introdujeron 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.

SOLAS: Estabilidad de los buques de pasaje

El MSC adoptó varias enmiendas al capítulo II-1 de SOLAS, sobre compartimentado y estabilidad con avería, que entrarán en vigor el **1 de enero de 2020** y que se han elaborado tras un examen a fondo de dicho capítulo, centrándose en particular en los nuevos buques de pasaje y teniendo en cuenta las recomendaciones derivadas del accidente en 2012 del “Costa Concordia”.

Además de estas enmiendas, el MSC 98 adoptó la Revisión de las notas explicativas para el capítulo II-1 de SOLAS de las reglas sobre compartimentado y estabilidad con avería. También aprobó la revisión de las Orientaciones revisadas sobre las puertas estancas de los buques de pasaje que pueden abrirse durante la navegación.

Estas enmiendas se aplicarán a **los buques cuyo contrato de construcción se adjudique el 1 de enero de 2020 o posteriormente**, aquellos cuya quilla se coloque o cuya construcción se halle en una fase equivalente el **1 de enero de 2022 o posteriormente** o cuya entrega tenga lugar el **1 de enero de 2024 o posteriormente**.

También se han adoptado enmiendas a las reglas II-1/19 (Información para la lucha contra averías), III/30 (Ejercicios periódicos) y III/37 (Cuadro de obligaciones e instrucciones para casos de emergencia) de SOLAS sobre los **ejercicios de lucha contra averías de los buques de pasaje**, para exigir que se realicen **ejercicios de lucha contra avería en todos los buques de pasaje a partir de 2020**.

Se ha incluido una nueva regla 19-1 sobre “Ejercicios de lucha contra averías para los buques de pasaje”, que se va a aplicar a los **buques de pasaje construidos antes del 1 de enero de 2020, en esta fecha o posteriormente**. Según establece esta regla, los buques de pasaje deberán efectuar como mínimo **un ejercicio** de lucha contra averías **cada 3 meses**. No es necesario que toda la tripulación participe en cada ejercicio, sino sólo los tripulantes con responsabilidades en materia de lucha contra averías. Las hipótesis de estos ejercicios variarán en cada ejercicio, de manera que las condiciones de emergencia se simularán para las distintas condiciones de avería, y, en la medida de lo posible, se aplicarán como si se tratara de una emergencia real.

Cada ejercicio de lucha contra averías deberá incluir las siguientes medidas:

- Los tripulantes con responsabilidades en la lucha contra averías se deberán personar en los puestos y prepararse para los cometidos indicados en el cuadro de obligaciones prescrito en la regla III/8.
- Usar la información para la lucha contra averías y el computador de estabilidad con avería de a bordo, si lo hay, para llevar a cabo evaluaciones de estabilidad para las condiciones de avería simuladas.
- Establecer el enlace de comunicaciones entre el buque y el apoyo en tierra, en caso de que se facilite.
- Accionar las puertas estancas y otros medios estancos de cierre.
- Demostrar aptitud en el uso del sistema de detección de inundaciones, si lo hay, de acuerdo con los cometidos del cuadro de obligaciones.
- Demostrar aptitud en el uso de los sistemas de inundación compensatoria y de equilibrado, si los hay, de acuerdo con las funciones indicadas en el cuadro de obligaciones.
- Accionar las bombas de sentina y comprobar las alarmas de sentina y los sistemas de arranque automático de las bombas.
- Dar instrucciones sobre el reconocimiento de averías y el uso de los sistemas de lucha contra averías del buque.

Al menos **un ejercicio** de lucha contra averías **al año** incluirá la **activación del apoyo en tierra**, si se facilita, para cumplir la regla II-1/8-1.3, para llevar a cabo evaluaciones de estabilidad para las condiciones de avería simuladas.

Cada tripulante con responsabilidades asignadas en la lucha contra averías deberá estar familiarizado con sus cometidos y con la información para la lucha contra averías antes de que empiece el viaje.

Se deberá mantener un registro de cada ejercicio de lucha contra averías siguiendo el mismo procedimiento prescrito para otros ejercicios de la regla III/19.5.

En esta misma Resolución, se han adoptado enmiendas a la regla II-2/3.56 de SOLAS y se ha modificado la definición de buque para el transporte de vehículos, que ha quedado definida de la siguiente manera: *“buque de carga que solamente lleva carga en espacios de transbordo rodado o espacios para vehículos, y proyectado para el transporte como carga de vehículos de motor sin ocupar y sin carga.”*

También se han adoptado enmiendas a la regla II-2/9.4.1.3 de SOLAS para aclarar las prescripciones del capítulo II-2 sobre la integridad al fuego de las ventanas de los buques de pasaje que no transporten más de 36 pasajeros y de los buques para fines especiales con más de 60 personas (y un máximo de 240) a bordo.

Se ha modificado la regla 20 (Protección de los espacios para vehículos, espacios de categoría especial y espacios de carga rodada) de la Parte G (Prescripciones especiales) del Capítulo II-2 de SOLAS, a la que se ha añadido el siguiente párrafo:

“2.1.2 En todos los buques, los vehículos que lleven combustible en sus tanques para su propia propulsión podrán transportarse en espacios de carga que no sean espacios para vehículos, espacios de categoría especial o espacios de carga rodada, siempre que se reúnan todas las condiciones siguientes:

- .1 los vehículos no utilicen su propia propulsión dentro de los espacios de carga;*
- .2 los espacios de carga cumplan las prescripciones correspondientes de la regla 19; y*
- .3 los vehículos se transporten de conformidad con el Código IDMG, según se define en la regla VII/1.1.”*

También se ha enmendado el párrafo 2.1 de la regla 20-1 (Prescripciones aplicables a los buques para el transporte de vehículos que transportan vehículos de motor con hidrógeno o gas natural comprimido en sus tanques para su propia propulsión como carga), que se ha redactado de la siguiente manera:

“Además de cumplir lo dispuesto en la regla 20, según proceda, los buques para el transporte de vehículos contruidos el 1 de enero de 2016 o posteriormente, destinados al transporte de vehículos de motor con hidrógeno comprimido o gas natural comprimido en sus tanques para su propia propulsión como carga, cumplirán lo prescrito en los párrafos 3 a 5 (equipo eléctrico y cableado, medio de ventilación y detección) de la presente regla.”

Antecedentes: Existe cierta confusión sobre los requisitos que se aplican a los espacios de carga de vehículos. A veces en los espacios de carga “habituales”, es decir, aquellos que no son espacios de categoría especial, espacios de carga rodada o espacios para vehículos definidos en la regla II-2/3 de SOLAS, se transportan vehículos como carga. Los espacios de carga “habituales” cuentan con protección contra incendios que cumplen la regla II-2/19, y cuando los vehículos se transportan en dichas zonas, también deben cumplir las disposiciones del Código Marítimo Internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG).

Resumen: En la modificación de la regla II-2/20 se ha incluido una disposición que aclara que, cuando los vehículos se transportan en espacios que no cumplen el requisito de dicha regla, se deberán transportar en espacios que cumplan la regla II-2/19, siempre y cuando se transporten de acuerdo con el Código IMDG.

Repercusión: La modificación aclara la relación entre SOLAS y el Código IMDG sobre esta cuestión.

Aplicación: A todos los buques (nuevos y existentes), y entrará en vigor el 1 de enero de 2020.

Resolución MSC.436(99), adoptada el 24 de mayo de 2018:

SOLAS: ordenadores de estabilidad y apoyo en tierra para buques de pasaje existentes

El MSC 99 aprobó las Directrices sobre la información operacional de que deben disponer los capitanes en caso de inundación de buques de pasaje construidos antes del 1 de enero de 2014, y adoptó las 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.

La nueva redacción de las reglas 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.

Las Directrices se han 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 estas 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 deben aplicar las nuevas reglas II-1/8-1.3 del SOLAS a los buques de pasaje construidos antes del 1 de enero de 2014, se ha acordado que dichos buques cumplan estas reglas **a más tardar en la fecha del primer reconocimiento de renovación 5 años después de la entrada en vigor de las enmiendas (1 de enero de 2025)**.

La modificación del texto de la regla 8-1 ha quedado redactada de la siguiente manera:

Regla 8-1 – Información operacional y capacidad de los sistemas de los buques de pasaje tras un siniestro por inundación

“1. Ámbito de aplicación: Los buques de pasaje que tengan una eslora igual o superior a 120 m, según se define en esta en la regla II-1/2.5, o que tengan tres o más zonas verticales principales cumplirán las disposiciones de la presente regla.

2. Disponibilidad de los sistemas esenciales en caso de daños por inundación: Todo buque de pasaje estará proyectado de modo que los sistemas estipulados en la regla II-2/21.4 permanezcan operacionales cuando el buque sufra inundación en un solo compartimiento estanco.

3. Información operacional tras un siniestro por inundación:

3.1 A los efectos de facilitar información operacional al capitán para el regreso a puerto en condiciones de seguridad tras un siniestro por inundación, los buques de pasaje que se especifican en el párrafo 1 contarán con:

- .1 **computador de estabilidad a bordo;** o
- .2 **apoyo en tierra,** basándose en las directrices que elabore la Organización.

3.2 Los **buques de pasaje** construidos **antes del 1 de enero de 2014** cumplirán las disposiciones del párrafo 3.1 a más tardar en la fecha del **primer reconocimiento de renovación después del 1 de enero de 2025**".

Resoluciones MSC.436, 438, 439, 445(99), adoptada el 24 de mayo de 2018:

SOLAS: Referencias a los sistemas que proporcionan servicios vía satélite

El MSC adoptó varias enmiendas al Capítulo IV de SOLAS sobre Radiocomunicaciones y al Apéndice de dicho convenio, para cambiar las referencias a "Inmarsat" por referencias a un "servicio móvil por satélite reconocido" y las modificaciones subsiguientes a otros Códigos afectados (Código internacional de seguridad para naves de gran velocidad y Código de seguridad aplicable a los buques para fines especiales. El objetivo de la modificación es reconocer a otros proveedores de servicios vía satélite, ya que hasta ahora la redacción del Capítulo IV de SOLAS sólo reconoce a "Inmarsat" como proveedor de servicios GMDSS. Se prevé que estas enmiendas entren en vigor el 1 de enero de 2020.

1 de enero de 2021

Resolución MSC.428(98), adoptada el 16 de junio de 2017:

Gestión de los riesgos cibernéticos marítimos en los Sistemas de Gestión de la Seguridad

El MSC ha adoptado una Resolución sobre gestión de riesgos cibernéticos marítimos en los sistemas de gestión de seguridad, en la que se recuerda que el Código ISM obliga a identificar y evaluar todos los riesgos relacionados con el buque, el personal y el medio ambiente a que se tomen las precauciones oportunas sobre los mismos.

En consecuencia, se han dado instrucciones a las Administraciones marítimas de los Estados Parte para que se aseguren de que los riesgos cibernéticos se incluyen debidamente en los Sistemas de Gestión de la Seguridad, a más tardar, en la **primera verificación anual del Documento de Cumplimiento de la compañía después del 1 de enero de 2021**.

Esto significa que las compañías se deben ir preparando para incluir en los Manuales de Gestión de la Seguridad (Código ISM) medidas y procedimientos sobre la gestión de riesgos cibernéticos.

Para su elaboración, pueden ser de utilidad las "Directrices sobre ciberseguridad a bordo de los buques" desarrolladas conjuntamente por BIMCO, CLIA, ICS, INTERCARGO, INTERTANKO, OCIMF y IUM y las "Directrices sobre la gestión de los riesgos cibernéticos marítimos" elaboradas por la OMI (MSC-FAL.1/Circ.3). En ellas se facilitan recomendaciones de alto nivel para la gestión de los riesgos cibernéticos marítimos que pueden incluirse en los procesos actuales de gestión de los riesgos.

El riesgo cibernético marítimo se refiere a la medida del nivel de amenaza de un activo tecnológico por una circunstancia o suceso posibles, que podrían causar fallos operacionales, de seguridad o protección del transporte marítimo al corromperse, perderse o ponerse en peligro información o sistemas. Las citadas directrices incluyen antecedentes, elementos funcionales y mejores prácticas para la gestión de riesgos cibernéticos.

Resolución MSC.404(96), adoptada el 19 de mayo de 2016:

SOLAS: Análisis de los medios de evacuación

El MSC adoptó varias enmiendas al capítulo II-1 de SOLAS, sobre compartimentado y estabilidad con avería, que entrarán en vigor el **1 de enero de 2020**.

El Comité adoptó una enmienda al capítulo II-2 de SOLAS sobre Construcción, Prevención, Detección y Extinción de incendios para incluir en la regla 13 (Medios de evacuación) un nuevo apartado sobre la evaluación de las vías de evacuación de los buques de pasaje, que se aplicará a:

- los buques de pasaje de transbordo rodado contruidos el 1 de julio de 1999 o posteriormente; y
- otros buques de pasaje contruidos el **1 de enero de 2020** o posteriormente que transporten **más de 36 pasajeros**.

Las prescripciones obligatorias existentes sobre esta materia que ya se aplican a buques de pasaje de transbordo rodado (norma de SOLAS II-2/13.7.4) siguen en vigor.

El análisis servirá para determinar y eliminar, en la medida de lo posible, la congestión que puede producirse durante el abandono del buque debido a los desplazamientos normales de los pasajeros y la tripulación por las vías de evacuación, incluida la posibilidad de que los tripulantes tengan que desplazarse por esas vías en sentido contrario al de los pasajeros.

Además, el análisis se utilizará para demostrar que los medios de evacuación son suficientemente flexibles para tener en cuenta la posibilidad de que determinadas vías de evacuación, puestos de reunión, puestos de embarco o embarcaciones de supervivencia no puedan utilizarse como resultado de un siniestro.

1.3. Otros asuntos relacionados con la seguridad marítima

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, incluyendo las actualizaciones del Convenio SOLAS y sus códigos, por ejemplo, sobre el transporte de mercancías peligrosas, dispositivos de salvamento y sistemas de seguridad contra incendios. También se encarga de asuntos relacionados con el factor humano, incluyendo las enmiendas al Convenio de Formación y Titulación de la gente de mar (STCW). Actualmente, por ejemplo, el MSC está trabajando 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).

MSC 101 de la OMI

El Comité MSC celebró su 101º periodo de sesiones del 5 al 14 de junio de este año. Se adoptaron un conjunto de directrices que tratan sobre varios asuntos importantes y reflejan una nueva filosofía en el ámbito regulatorio que promete una mayor flexibilidad. Está previsto que entren en vigor el **1 de enero de 2024**.

Mientras que en el pasado, la OMI y otros organismos reguladores generalmente aprobaban normas como respuesta a los incidentes, la tendencia hoy en día es trabajar de forma proactiva y con un enfoque basado en objetivos en el que se define el propósito que se quiere conseguir, en lugar de la manera de lograrlo. Esto proporciona flexibilidad para que los proyectistas aprovechen todas las ventajas de los avances tecnológicos.

Límite del contenido de azufre para 2020: medidas provisionales recomendadas para mejorar la seguridad de los buques en relación con el uso de combustible líquido

En diciembre de 2018, el Comité incluyó un nuevo punto en el Orden del día para sus próximas reuniones sobre “Elaboración de medidas adicionales para mejorar la seguridad de los buques en relación con el uso de combustible”. Esta medida se tomó tras analizar varios documentos sobre la necesidad de orientación y asesoramiento sobre cuestiones de seguridad derivadas de la puesta en práctica del límite de azufre de 0,5% a partir del 1 de enero de 2020 (fuera de las zonas de control de emisiones).

El 14 de junio, el MSC 101 adoptó la Resolución MSC.465(101) sobre medidas provisionales recomendadas para mejorar la seguridad de los buques en relación con el uso de combustible líquido. Dicha resolución recomienda a los Gobiernos que:

- Informen a la OMI de todos los casos confirmados en los que un suministrador de combustible líquido haya entregado combustible que no se ajuste a lo prescrito en la regla II-2/4.2.1 de SOLAS, teniendo en cuenta la regla 18.9.6 del Anexo VI del MARPOL.
- Tomen medidas adecuadas contra los suministradores de combustible en casos confirmados de entrega de combustible líquido que no se ajuste con el combustible reglamentario.
- Apliquen de forma generalizada la última edición de la norma ISO 8217:2017 (y las revisiones posteriores de la misma) y la Especificación disponible al público ISO/PAS 23263 (publicada en el mes de septiembre) y las orientaciones del sector para mejorar la seguridad de los buques en relación con el suministro y la utilización de combustible líquido.
- Informen de los casos confirmados en los que un suministrador de combustible líquido haya entregado combustible que ponga en peligro la seguridad de los buques o del personal o que afecte negativamente al rendimiento de las máquinas.

Seguridad de los dispositivos de izado y chigres para operaciones de fondeo de a bordo

El objetivo de esta norma es evitar accidentes relacionados con los dispositivos de izado instalados a bordo que causen lesiones a personas o daños al buque, la carga, las estructuras basadas en tierra, las estructuras submarinas o el medio marino. Para ello, la OMI está desarrollando unos requisitos obligatorios que se incluirán en el Convenio SOLAS.

Por “dispositivo de izado” se entienden aquellos equipos motorizados instalados a bordo del buque que se usen para suspender, elevar o bajar cargas, o para desplazarlas de una posición a otra cuando estén suspendidas o apoyadas.

Los requisitos preliminares son prescriptivos y se refieren a las reglas de las sociedades de clasificación para el proyecto, construcción y pruebas, y a las normas del sector para las pruebas de funcionamiento, inspección y mantenimiento de los dispositivos de izado con una capacidad de Carga de Trabajo Segura (*Safe Working Load*, SWL) de 1.000 kg. Los requisitos de prueba e inspección probablemente se aplicarán con carácter retroactivo.

Las operaciones de fondeo implican igualmente actividades peligrosas. Por ello, la OMI ha revisado y modificado los requisitos correspondientes del SOLAS y ha redactado un borrador de directrices nuevas y revisadas para buques nuevos. Está previsto que los requisitos de inspección y mantenimiento de los equipos de fondeo, incluidos los cabos, se apliquen con carácter retroactivo. Se entiende por “chigre para operaciones de fondeo” aquellos dispositivos instalados a bordo del buque con el fin de largar, levar y reposicionar las anclas y cabos de amarre en las operaciones submarinas.

Seguridad de los buques de pasaje de transbordo rodado

Dos propuestas de la OMI tratan sobre los peligros potenciales a bordo de los ro-pax y buques parecidos que transportan vehículos a motor: una modificación de la regla establece que las aberturas de los sistemas de ventilación en los espacios cerrados deben considerarse puntos de inundación en los cálculos de estabilidad, ya que la ventilación debe funcionar continuamente cuando los vehículos están a bordo y por tanto las aberturas de ventilación deben permanecer abiertas. Para tratar los riesgos de incendio en las cubiertas ro-ro de los buques de pasaje, en los que normalmente se ven involucradas las unidades de refrigeración (*reefer units*) y los sistemas eléctricos, el MSC 101 aprobó la circular MSC.1/Circ.1615: “Directrices provisionales para reducir al mínimo la frecuencia y las consecuencias de los incendios en los espacios de carga rodada y los espacios de categoría especial de los buques de pasaje de transbordo rodado nuevos y existentes”, (ver **Anexo 1.3.1**).

Estas directrices detallan medidas operativas y recomendaciones para el proyecto de sistemas de seguridad contra incendios a bordo de buques ro-ro de pasaje nuevos como la tecnología mejorada para la detección de incendios, Sistemas de Vigilancia Circuito Cerrado (*Closed Circuit Television*, CCTV) y cubiertas ro-ro cerradas. Además, sobre las siguientes cuestiones:

Aplicable a buques de pasaje de transbordo rodado nuevos y existentes:

Prevención/ignición:

- Inspección de los cables y el equipo de suministro de energía del buque.
- Plan de mantenimiento para los cables eléctricos y sus enchufes hembra en los espacios de carga rodada y los espacios de categoría especial destinados al suministro de energía de vehículos o unidades de carga.
- Cables eléctricos.
- Clasificación de las conexiones eléctricas en cuanto a descargas/impermeabilidad.

- Disyuntores de circuitos.
- Conexiones y desconexiones eléctricas de las unidades de carga y los vehículos eléctricos
- Puntos de control durante las comprobaciones de la tripulación.
- Eliminación de las fuentes de ignición.
- Formación y ejercicios apropiados.
- Integridad de los dispositivos de salvamento y evacuación (distancias de para evitar poner en peligro los dispositivos de salvamento y los puestos de embarco en caso de incendio en los espacios de carga rodada y los espacios de categoría especial).

Aplicable sólo a buques de pasaje de transbordo rodado **nuevos**:

Detección y decisión:

- Sistemas fijos de detección de incendios y de alarma contra incendios de tipo direccionable.
- Vigilancia por video.
- Detección de incendios en los espacios de carga rodada abiertos.
- Detección de incendios en las cubiertas de intemperie.
- Proyecto e integración del sistema de alarmas.
- Señalización y marcado para una identificación y localización eficaces.

Extinción:

- Equipo adicional de lucha contra incendios para los buques de pasaje de transbordo rodado.
- Colocación de los rociadores y las lanzas.
- Medidas de extinción de incendios fijas en las cubiertas de intemperie.

Contención:

- Integridad al fuego de las cubiertas de carga rodada y las cubiertas en los espacios de categoría especial.
- Tipos de espacios de carga rodada.

Directrices sobre el suministro de energía eléctrica a los buques en puerto

Para proteger a los habitantes de las ciudades portuarias y regiones costeras de las emisiones a la atmósfera de los gases de escape de los buques, las autoridades competentes están exigiendo cada vez más el uso de la electricidad, ya sea tomada de tierra o por baterías a bordo, por los buques atracados en puerto.

La OMI está desarrollando unas directrices sobre la operación segura del suministro de energía eléctrica desde tierra, lo que también se conoce como “energía marítima alternativa (AMP)” o “*cold ironing*”, y está valorando la posibilidad de establecer modificaciones normativas.

Flexibilidad en el proyecto de los dispositivos de salvamento

El borrador de enmiendas de la OMI a las Directrices sobre los proyectos y disposiciones alternativos contemplados en los capítulos II-1 y III del SOLAS (MSC.1/Circ.1212) permitirá que los dispositivos y medios de salvamento se desvíen de los requisitos prescriptivos, siempre que se proporcione un nivel de seguridad equivalente al que estipulan las prescripciones de los capítulos II-1 y III, y se cumpla los objetivos de SOLAS. Define objetivos, requisitos funcionales y criterios de rendimiento esperados que proporcionan flexibilidad en el proyecto de dispositivos de salvamento alternativos e innovadores.

Ventilación de las embarcaciones de supervivencia

Las operaciones de salvamento se pueden complicar enormemente si se dan unas condiciones completamente diferentes, por ejemplo, en caso de alta temperatura exterior: en un bote salvavidas totalmente cerrado y lleno de personas, las condiciones se pueden volver rápidamente insoportables. Por ello, la OMI ha desarrollado unas nuevas prescripciones de ventilación de las embarcaciones de supervivencia para reducir el riesgo de sobrecalentamiento y altas concentraciones de CO₂, proponiendo un régimen de ventilación mínimo de 5 m³/hora/persona y que la concentración de CO₂ no exceda de 5.000 ppm. Estas enmiendas al Código LSA se aplicarán a todos los buques de carga y pasaje.

Integridad de estanqueidad

La OMI ha revisado los criterios de proyecto de SOLAS sobre integridad de estanqueidad basada en un planteamiento probabilístico de la estabilidad con avería que se introdujeron en 2009. Se ha propuesto una enmienda que trata sobre las puertas estancas y otros elementos que pretende introducir centros de seguridad y un computador de estabilidad en los buques de pasaje, con el objetivo de proporcionar una mayor protección a los mamparos límite de los compartimientos estancos de la cubierta de cierre o por encima de ella en buques de pasaje.

Comportamiento en el agua de los chalecos salvavidas

En marzo, la UE presentó al MSC 101 para su discusión en la reunión que se está celebrando en junio, un documento sobre el comportamiento de los chalecos salvavidas en el agua. Según explica dicho documento, existen pruebas claras de que las prescripciones de la OMI para el proyecto y prueba de los chalecos salvavidas no ofrecen una garantía de su comportamiento en el agua de conformidad al SOLAS. En consecuencia, se ha incluido este asunto como un nuevo punto del Orden del Día del Comité titulado “Examen del Código IDS y la Resolución MSC.81(70) para tratar esta cuestión.

La UE ha propuesto al MSC elaborar:

- Un proyecto de circular MSC con orientaciones sobre el comportamiento en el agua de los chalecos salvavidas y las consideraciones para la selección de los chalecos salvavidas.
- Enmiendas al Código internacional de dispositivos de salvamento y la “Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento”.
- Enmiendas a la circular MSC/Circ.980 junto con el resultado existente sobre la revisión de los “Modelos normalizados de informe sobre la evaluación y la prueba de los dispositivos de salvamento”.

En principio, se aplicaría a los chalecos salvavidas de buques nuevos que hayan sido fabricados conforme a la nueva norma. No obstante, también se va a estudiar su posible aplicación a buques existentes. Se ha programado adoptar las enmiendas antes del 1 de julio de 2022, para que entren en vigor el 1 de enero de 2024.

Antecedentes

En julio de 2017, el Departamento de investigación de accidentes marítimos del Reino Unido (MAIB) informó de que 3 marinos se habían ahogado llevando chalecos salvavidas reglamentarios conformes al SOLAS. Tanto el estado de la mar como las condiciones ambientales eran tranquilas, sin embargo, estos marinos fueron encontrados por los servicios de salvamento en posición boca abajo.

Tras un examen detallado para confirmar que los chalecos salvavidas contaban con la documentación de aprobación válida y que las pruebas de aprobación se habían efectuado correctamente, se constituyó un grupo de investigación para determinar las causas fundamentales que habían afectado el comportamiento en el agua de los chalecos. Se encargó a este grupo de investigación analizar la capacidad de los chalecos salvavidas de mantener las vías respiratorias de una persona por encima del agua, así como el nivel de seguridad que ofrecen estos chalecos.

En total, se llevaron a cabo tres series ordenadas de pruebas del comportamiento de los chalecos en el agua respecto a las prescripciones del Código IDS y de la resolución MSC.81(70), que incluyeron 2.856 pruebas de enderezamiento y 1.060 mediciones del francobordo. El grupo reconoció, durante sus investigaciones, que existía una fuerte correlación entre la indumentaria que llevaba la persona y el comportamiento que ofrece un chaleco salvavidas en el agua, y que las actuales prescripciones de la OMI no tenían en cuenta los efectos de la indumentaria.

La serie final de pruebas en el agua se efectuó usando 8 chalecos salvavidas conformes al SOLAS y 14 sujetos de prueba que llevaban indumentaria normal. De los 14 sujetos, 10 indicaron en una o más pruebas que no podían darse la vuelta para que sus vías respiratorias quedasen por encima de la superficie del agua. Otro grupo de los sujetos se dieron la vuelta en un tiempo superior a los 5 segundos, que es la prescripción original de la Resolución MSC.81(70) (antes de la adopción de las enmiendas a la “Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento”, de la resolución MSC.200(80)).

El grupo elaboró unas propuestas que permitirían subsanar los problemas detectados, incluido incorporar una nueva prueba en el agua con un tipo de indumentaria normal. El grupo efectuó una evaluación oficial de la reproducibilidad de las mediciones del comportamiento en el agua repitiendo muchas de las pruebas en dos ocasiones y comparando los resultados obtenidos de pruebas en el agua anteriores, utilizando el dispositivo de prueba de referencia. Esta labor concluyó con la prueba de verificación de estas propuestas comparada con 8 chalecos salvavidas conformes al SOLAS, que indicaban que ya podía obtenerse un comportamiento aceptable con algunos de los chalecos salvavidas existentes conformes al SOLAS.

Dispositivos y medios de salvamento para los buques que operan en aguas polares

La OMI ha desarrollado recomendaciones para los equipos de navegación y comunicaciones, así como para los dispositivos de salvamento de los buques que operan en aguas polares. Este nuevo documento de referencia trata sobre factores ambientales, por ejemplo, las temperaturas polares, pruebas mecánicas de impacto para soportar situaciones de rompimiento de hielo, acumulación de hielo y el rendimiento de la batería en temperaturas frías.

Las Directrices para los dispositivos y medios de salvamento (*Life-Saving Appliances and Arrangements*, LSA) resumen las recomendaciones para reducir los riesgos en función de los criterios de evaluación operacional específicos, por ejemplo, el tiempo máximo previsto para el salvamento, operaciones a temperaturas del aire bajas (buques con una temperatura de servicio polar (PST) asignada), operaciones en el hielo, acumulación de hielo en dispositivos y medios de salvamento, el efecto de las operaciones en altitudes altas, las operaciones durante periodos prolongados de oscuridad y la posibilidad del abandono en el hielo o en tierra.

Cabe señalar que las recomendaciones para llevar ropa adicional (indumentaria protectora de un material que tenga propiedades térmicas adecuadas para su uso en la ruta prevista), un traje de inmersión aislante o una ayuda térmica y raciones de agua pueden afectar la capacidad de supervivencia del buque. No obstante, el ajuste de la capacidad real, si lo hubiera, dependería de factores como el aislamiento y los medios de calefacción de los LSA.

Comité de Facilitación (FAL)

El Comité de Facilitación (FAL) trata sobre la facilitación del tráfico marítimo internacional, incluyendo la llegada, permanencia y salida de los buques, las personas y la carga de los puertos. También sobre el comercio electrónico, incluido el concepto de la ventanilla única, y su objetivo es asegurar un equilibrio adecuado entre la regla y la facilitación del comercio marítimo internacional.

Compendio revisado de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico

El Comité FAL 43 se reunió en abril y aprobó el Compendio revisado y actualizado de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico para apoyar la armonización y normalización de los mensajes electrónicos. Este Compendio incluye un nuevo conjunto de datos de referencia normalizados de la OMI, que se usará como base para los sistemas automatizados y digitales en el intercambio de información cuando los buques llegan y salen de los puertos. El conjunto de datos de información es compatible con los trámites de notificación obligatorios para los buques, la carga y las personas a bordo, y también puede ampliarse para apoyar a las empresas comerciales en el transporte marítimo internacional. El Comité acordó que se debe proporcionar acceso electrónico al Compendio de la OMI a través de un servidor de la OMI.

Este Compendio representa un importante paso hacia la armonización de los elementos de datos relacionados con las llamadas a puertos de los buques, facilitando el intercambio de información de una máquina a otra y la interconexión de ventanas únicas. La prescripción obligatoria para que los gobiernos nacionales introduzcan el intercambio electrónico de información entre buques y puertos entró en vigor el 8 de abril de 2019, en virtud del Convenio de Facilitación.

Se ha constituido un Grupo de expertos sobre armonización de datos, que se reunirá 2 veces al año para seguir desarrollando el Compendio de la OMI y trabajar en la armonización en otros campos además del Convenio de Facilitación.

Directrices revisadas para el establecimiento de una ventanilla única

El FAL 43 aprobó las Directrices revisadas para el establecimiento de una ventanilla única y también se ha empezado a trabajar en la elaboración de orientaciones para la autenticación, integridad y confidencialidad del contenido a los efectos de los intercambios mediante la ventanilla única.

Orientaciones sobre corrupción marítima

El comité decidió incluir un nuevo asunto en su agenda sobre “Orientaciones para hacer frente a la corrupción marítima”, y tiene previsto finalizarlas en 2021. Varios Estados Miembros y ONGs expusieron que, hasta octubre de 2018, se habían notificado 25.000 incidentes en los puertos al Mecanismo de Notificación Anónima de la Red Anticorrupción Marítima (MACN). Por ello, se ha propuesto al Comité elaborar unas directrices de la OMI o un Código de buenas prácticas para tratar este problema y reducir el impacto en el comercio mundial, reforzar la gestión de los puertos y reducir las consecuencias negativas para la gente de mar.

Subcomité de factor humano, formación y guardia (HTW)

Uso de certificados y documentos electrónicos de la gente de mar

En abril, el Subcomité HTW 6 estableció un grupo de trabajo por correspondencia para estudiar cómo tratar el uso de los certificados y documentos electrónicos de la gente de mar, que tratará

varios asuntos, como la verificación de autenticidad, la garantía de protección, el impreso de datos, la ubicación física (almacenamiento) y la privacidad entre otras cuestiones.

Nueva Guía médica internacional de a bordo

El HTW 6 acordó elaborar una nueva Guía médica internacional OIT/OMI, actualizada y práctica, que sirva de ayuda al personal encargado de prestar asistencia médica a bordo del buque.

El Subcomité ha solicitado a la Secretaría y a otras partes interesadas a mantenerles informados de los avances en su elaboración. A reserva de que se apruebe por los correspondientes órganos de la OIT y la OMI, se deberá hacer referencia a esta nueva guía médica en el Convenio de formación (STCW) y en el Convenio sobre el Trabajo Marítimo (MLC 2006) como una de las publicaciones que han de llevarse a bordo.

Enmiendas al Código STCW

El Subcomité finalizó el proyecto de enmiendas al cuadro B-I/ (lista de títulos o pruebas documentales que se exigen en virtud del Convenio de formación), que se presentará al MSC para su aprobación y adopción.

Estas enmiendas tienen como objetivo ofrecer mejores orientaciones a las Partes, Administraciones, las autoridades de supervisión por el Estado rector del puerto, organizaciones reconocidas y otras partes interesadas al actualizar la lista de los títulos o pruebas documentales descritos en el Convenio y que facultan al titular para desempeñar determinadas funciones, capacidades, efectuar ciertos cometidos o que se le asignen ciertas responsabilidades a bordo del buque.

Comité jurídico (LEG)

El Comité jurídico (LEG) aborda los asuntos jurídicos dentro de los objetivos de la OMI. Incluye cuestiones de responsabilidad e indemnización relacionadas con el funcionamiento de los buques, como son los daños, la contaminación, las reclamaciones de los pasajeros y la remoción de restos de naufragio. Asimismo, el Comité se ocupa las cuestiones de la gente de mar, incluido el trato justo de la gente de mar, y las cuestiones relativas a las actividades ilícitas en el mar que afecten a la seguridad de la navegación.

Medidas acordadas para prevenir la matriculación fraudulenta de los buques

El Comité acordó una serie de medidas para prevenir prácticas ilícitas relacionadas con la matriculación fraudulenta de los buques. Esta decisión llega tras los informes de varios Estados Miembros sobre el uso fraudulento de sus pabellones. La información recopilada por la Secretaría de la OMI sobre los casos incluye:

- La matriculación de buques sin el conocimiento o la aprobación de la administración marítima nacional correspondiente.
- El funcionamiento continuo de un registro de buques después de que el contacto con la empresa de registro haya expirado o haya finalizado.
- La presentación a la OMI de documentación fraudulenta, sin conocimiento de la autoridad del Estado de abanderamiento competente, a fin de obtener documentación de la Organización y números IMO de identificación de los buques.
- La manipulación intencionada de datos del SIA para alterar sustancialmente la información de identificación del buque o reflejar los datos del SIA correspondientes a un buque totalmente distinto.
- El funcionamiento de un registro internacional ilícito de buques

El Comité apoyó la creación de una amplia base de datos de registros en el módulo disponible para el público “Puntos de contacto” del Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS), que incluirá los nombres y datos de contacto de los órganos de los gobiernos nacionales o las entidades autorizadas/delegadas que estén a cargo del registro de buques.

La base de datos también incluirá información sobre la fecha a partir de la cual la autoridad para matricular buques para el país ha sido entregada al registro y la fecha a partir de la cual la retirada de la autoridad para matricular buques para el país entra en vigor. En el caso de los países que no tengan un registro de buques, ya sea nacional o internacional, se introduciría información específica.

El Comité acordó un procedimiento para comunicar esta información a través de los mecanismos diplomáticos autorizados, que está vinculado a un Proyecto de resolución de la Asamblea sobre medidas para prevenir el registro fraudulento de buques, aprobado por el Comité, para su presentación al 31º periodo de sesiones de la Asamblea este mes de noviembre.

Asimismo, el Comité aprobó las mejores prácticas recomendadas para ayudar a combatir la matriculación y los registros fraudulentos, que incluyen:

- verificar los números IMO de los buques cuando reciban una solicitud de matriculación.
- asegurar la introducción y actualización de la información de contacto sobre su registro sinóptico continuo en el módulo de puntos de contacto del GISIS.
- consultar la página “web” que permite hacer búsquedas en la lista de sanciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas: <https://scsanctions.un.org/search/>.
- verificar la información relevante relativa a los registros de buques en el módulo “Puntos de contacto” en GISIS.

Se estableció un Grupo de trabajo por correspondencia para analizar más a fondo algunas cuestiones y varias propuestas con más detalle, incluida la mejora de las capacidades para la detección y notificación de documentos de registro fraudulentos, en colaboración con la Secretaría de la OMI, los Estados Miembros, las autoridades del estado rector del puerto, los propietarios de buques y operadores, las organizaciones no gubernamentales, el sector privado (incluida el sector de seguros marítimos), agentes navieros y partes interesadas marítimas relevantes.

El Comité también acordó que la OMI debería trabajar con el Consejo de Seguridad de la ONU para establecer una base de datos de fácil búsqueda, por número OMI y nombre del buque, de los buques actualmente sujetos o designados de conformidad con las resoluciones del Consejo de Seguridad de la ONU.

Ratificación e implantación del Convenio HNS de 2010

El Comité animó a los Estados Miembros a que ratificasen el Protocolo HNS de 2010 para que el Convenio HNS de 2010 pueda entrar en vigor. Dicho convenio cubre la responsabilidad e indemnización en caso de un suceso marítimo que implique sustancias nocivas o peligrosas. El número de buques que transportan cargamentos HNS aumenta constantemente y cada año se transportan más de 200 Mt de productos químicos.

El Convenio HNS constituye la última laguna en el marco mundial de los convenios de responsabilidad e indemnización. Actualmente ha sido ratificado solo por 4 Estados: Canadá, Dinamarca, Noruega y Turquía. Su entrada en vigor se producirá tras la ratificación por 12 Estados, 4 de los cuáles deben contar con 2 millones de unidades de arqueo bruto cada uno, con 40 MT de carga sujeta al pago de contribución a la cuenta general.

Los preparativos administrativos para la creación del Fondo HNS, requeridos en virtud del tratado, están en curso. También se han realizado preparativos preliminares para el 1^{er} período de sesiones de la Asamblea HNS, que convocará el Secretario General de la OMI, de acuerdo con el art. 43 del Convenio HNS de 2010, cuando todos los criterios de entrada en vigor del Protocolo se hayan cumplido.

Anexos: 1.3.1: Directrices provisionales para reducir al mínimo la frecuencia y las consecuencias de los incendios en los espacios de carga rodada y los espacios de categoría especial de los buques de pasaje de transbordo rodado nuevos y existentes.

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_x), 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 1 enero 2020: 0,5%	Desde 1 enero 2015: 0,1%

Anexo VI – Prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques. Normas de nivel III sobre las emisiones de NO_x

El MEPC 66 adoptó unas enmiendas a la regla **13** del Anexo VI de MARPOL, relativa a Óxidos de Nitrógeno (NO_x), sobre la fecha efectiva de aplicación de las normas de “Nivel III” en las ECAs.

Estos requisitos sobre control de los NO_x se aplican a los motores diésel marinos de más de 130 kW 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.

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_x, siendo “n” las revoluciones del motor:

- 3,4 g/kW·h si $n < 130$ rpm,
- $9 \cdot n^{(-0,2)}$ 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 motores de **potencia inferior a 750 kW**, si se demuestra que el buque no puede cumplir estas restricciones de emisiones de NO_x por limitaciones de proyecto o construcción del buque.

Se aplicará a los motores diésel marinos que se instalen en buques construidos a partir del **1 de enero de 2016** y que operen en la ECA ya designada de **EEUU o Caribe** para el control de las emisiones de los NO_x (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.

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

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 (CO₂)**, con el objetivo de contar con datos cuantitativos precisos, contrastables y continuados sobre las emisiones reales de CO₂ de los buques mercantes, que los buques deben recopilar y facilitar al Estado de bandera. Para ello, se ha modificado la siguiente regla del capítulo 4 del Anexo VI:

Nueva regla 22A: Recopilación y notificación de los datos sobre el consumo de combustible: A partir del año **2019**, los buques de **GT ≥ 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.

En resumen, los buques deben 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:

- **Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2019:** los buques deben recopilar los datos sobre el consumo de combustible.
- **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.

- **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.

2.2. Próxima entrada en vigor de enmiendas ya adoptadas

1 de octubre de 2020

Enmiendas a MARPOL adoptadas en mayo de 2019

Anexo I, II y V – Prevención de la contaminación por hidrocarburos, sustancias nocivas líquidas a granel y basuras

Libros registro electrónicos

El MEPC 74 adoptó unas enmiendas al Convenio MARPOL para permitir el uso de los libros de registro electrónicos.

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. Se aplican a los siguientes libros de registro que son obligatorios:

- 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 combustible (Anexo VI, regla 14.6).
- Libro sobre los parámetros del motor (Código técnico sobre los NO_x, párrafo 6.2.2.7).

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 esas descargas figuran en los apéndices de cada uno de sus Anexos. Tradicionalmente el formato de estos libros de registro ha sido un ejemplar impresa en papel proporcionada por la Administración. No obstante, las empresas navieras están mostrando cada vez un mayor interés por reducir, mediante medios electrónicos, la gran carga de trabajo que representa este papeleo. 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.

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 NECAs**, con efectos desde el **1 de enero de 2021**, lo que obligará a los **buques nuevos entregados a partir de esa fecha**, a cumplir los requisitos del Nivel III del Anexo VI de MARPOL sobre emisiones de NO_x. 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_x 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.

Enmiendas a MARPOL adoptadas en mayo de 2019

Anexo II – Prevención de la contaminación por sustancias nocivas líquidas a granel

Residuos de la carga y de las aguas del lavado de tanques que contengan sustancias nocivas flotantes

El MEPC 74 adoptó unas enmiendas a la regla 13 del Anexo II del MARPOL, que trata sobre el Control de las descargas de residuos de sustancias nocivas líquidas.

El objetivo de estas enmiendas es reforzar, en zonas marinas específicas, las prescripciones de descarga para residuos de la carga y aguas de lavado que contengan productos flotantes persistentes y de alta viscosidad que puedan solidificarse en ciertas condiciones (por ejemplo, algunos aceites vegetales o cargas similares a la parafina).

Se han establecido unas disposiciones para llevar a cabo un procedimiento de prelavado para ciertas sustancias asignadas a la categoría “Y” que son flotantes persistentes (con una viscosidad igual o superior a 50 mPa·s a 20 °C y/o con un punto de fusión es igual o superior a 0 °C). La mezcla de residuos y agua que se produzca durante el prelavado se deberá descargar en una instalación de recepción del puerto de descarga hasta que el tanque esté vacío, para sustancias determinadas y zonas específicas (aguas noroccidentales de Europa, zona del mar Báltico, aguas de Europa occidental y mar de Noruega).

2.3. Anexos de MARPOL

Anexos I y II – Prevención de la contaminación por hidrocarburos y por sustancias nocivas líquidas transportadas a granel

SOPEP: Actualización de la lista de puntos de contacto nacionales

El 31 de julio y 31 de octubre respectivamente, la OMI publicó una actualización de la lista de puntos de contacto nacionales encargados de recibir, tramitar y transmitir los informes urgentes de los buques a los Estados ribereños sobre los incidentes relacionados con sustancias perjudiciales, incluidos los hidrocarburos, cuya última versión de 31 de octubre se puede consultar en este [enlace](#).

Esta información permite cumplir las reglas 37 del Anexo I y 17 del Anexo II de MARPOL que exigen, respectivamente, disponer de un Plan de emergencia a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos (conocido como SOPEP) y de un Plan de emergencia en caso de contaminación marina por sustancias nocivas líquidas (SMEP). Ambos planes deben incluir una lista de autoridades o personas a quienes debe darse aviso en caso de suceso que entrañe contaminación por dichas sustancias.

Los buques deben actualizar consecuentemente la documentación de los planes SOPEP y SMEP.

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

Contaminación atmosférica

Como antes se ha indicado, en octubre de 2016, el MEPC 70 decidió aplicar en todo el mundo el límite del **0,5%** de azufre en los combustibles de uso marino a partir del **1 de enero de 2020**. Dicho límite es actualmente del 3,5% y del 0,1% en las ECAS.

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 en aguas europeas, en virtud de la Directiva 2005/33 modificada.

Cada buque debe optar por una de las 3 vías siguientes para cumplir esta nueva normativa:

- Usar combustibles con bajo contenido de azufre (y precio previsiblemente muy superior al actual HFO), ya sean destinados (MGO) o mezclas con contenido inferior a 0,5% S.
- Usar combustibles no convencionales (fundamentalmente LNG, aunque existen otras opciones como etanol, biocombustibles, etc.).
- Instalar depuradores de los gases de exhaustación (*scrubbers*, *EGCS*).

Prohibición de transportar combustible no reglamentario destinado a ser utilizado en la propulsión o el funcionamiento a bordo del buque

El MEPC 72 de la OMI aprobó una enmienda al Convenio MARPOL sobre la **prohibición de llevar a bordo combustible con más de un 0,5% de azufre** para consumo propio (no como carga), en buques no 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.

Esta enmienda **se adoptó formalmente en el MEPC 73** (octubre 2018) y entrará en vigor el **1 de marzo de 2020**, es decir, dos meses después de que se empiece a aplicar el límite del 0,5% de azufre en los combustibles. El MEPC 73 confirmó que esta prohibición no es de aplicación si el buque está equipado con *scrubbers*, cuya instalación es aceptada como un medio alternativo para cumplir el límite de azufre (regla 4 del Anexo VI: medios de cumplimiento equivalentes).

Esta prohibición no afecta a la entrada en vigor del límite sobre el contenido de azufre del 0,5% el 1 de enero de 2020. Se trata de una medida adicional para apoyar la implantación y el cumplimiento uniforme y para facilitar a los Estados medios la aplicación eficaz de la regla, especialmente con miras a la supervisión por el Estado rector del puerto.

Para completar estas normas, el MEPC 74 publicó los siguientes grupos de directrices para aclarar las funciones y responsabilidades de las partes involucradas:

Directrices que afectan a los armadores:

Planificación de la aplicación del límite de 0,5% de contenido de azufre en los combustibles a bordo para 2020

Para ayudar a los armadores a planificar con antelación suficiente la aplicación de la regla sobre el límite de azufre del 0,5%, el MEPC 73 aprobó la circular MEPC.1/Circ.878 “Orientaciones sobre la elaboración de un **Plan de Implantación en el Buque** para la implantación uniforme del límite de contenido de azufre del 0,5% en virtud del Anexo VI del Convenio MARPOL”, que forman parte de una serie de directrices que está elaborando la OMI para lograr la aplicación uniforme del nuevo límite de contenido de azufre el 1 de enero de 2020.

Este documento incluye unas **pautas voluntarias (no obligatorias)** dirigidas a distintas partes interesadas para proporcionar a los armadores unas pautas detalladas sobre cómo desarrollar su plan de implantación a bordo. Se complementan con 3 Apéndices:

3. Un **ejemplo ilustrativo de Plan de implantación del buque** para cumplir el límite del 0,5% de azufre, que entrará en vigor el 1 de enero de 2020, que incluye:
 - Características relevantes del buque.
 - Planificación y preparación:
 - Evaluación de riesgos.
 - Modificaciones estructurales y del sistema y limpieza de tanques (si es necesario).
 - Capacidad de combustible:
 - Adquisición del combustible reglamentario.
 - Procedimiento de cambio de combustible.
 - Documentación y notificación.
4. **Orientaciones** adicionales para desarrollar el Plan (**impacto en la maquinaria**). Esto incluye explicaciones sobre:
 - Combustibles destilados.
 - Mezcla de combustibles residuales, incluidos los preparativos para el calentamiento de los tanques.
5. **Orientaciones** adicionales para desarrollar el Plan (**limpieza de tanques**).

El MEPC 74 ha sido la última reunión que se ha celebrado antes de la entrada en vigor del límite global de azufre del 0,5% el 1 de enero de 2020 y por ello el asunto principal que se trató fue la

implantación y cumplimiento de las directrices para ayudar a las partes interesadas a preparar y asegurar una puesta en práctica coherente.

Implantación uniforme del límite del contenido de azufre del 0,5% para cumplir el Anexo VI de MARPOL (Resolución MEPC.320(74))

Estas directrices están dirigidas a las Administraciones, Estados rectores del puerto, armadores, proyectistas de buques y proveedores de combustible, y tratan las siguientes cuestiones:

- **Planificación de la implantación en el buque para 2020:** es muy recomendable que las compañías elaboren planes de implantación en los que se indique cómo se va a preparar el buque para cumplir el límite del contenido de azufre del 0,5 % el 1 de enero de 2020. El plan debería complementarse con un registro de las medidas adoptadas por los buques para lograr el cumplimiento para la fecha de entrada en vigor.
- **Repercusiones en los sistemas de máquinas y de combustible,** que engloba las características y desafíos de los distintos tipos de combustibles (destilados, destilados con contenido de ésteres metílicos de ácidos grasos (FAME) y combustibles residuales), cuestiones técnicas clave para los armadores (configuración de los tanques de los buques y los sistemas de alimentación de combustible, prescripciones sobre calefacción, sistema de tratamiento de combustible), norma ISO para combustibles residuales y lubricación de los cilindros.
- **Cuestiones de verificación y mecanismos y medidas de control,** que incluyen el reconocimiento y certificación por las Administraciones, medidas de supervisión por los Estados rectores del puerto, control de los proveedores de combustible e intercambio de información relacionada con los incumplimientos del Anexo VI.
- **Falta de disponibilidad del combustible,** que incluye orientaciones sobre recopilación de pruebas para demostrar que se hizo todo lo posible para obtener combustible reglamentario, la investigación de los informes de la falta de disponibilidad y el modelo de formulario normalizado para notificar la falta de disponibilidad del combustible (*Combustible Non-Availability Report*, FONAR).
- **Posibles repercusiones para la seguridad** relacionadas con los combustibles que cumplen el límite del contenido de azufre del 0,5%:
 1. estabilidad del combustible mezclado;
 2. compatibilidad, incluidas pruebas y parámetros adecuados para los combustibles futuros;
 3. propiedades del flujo en frío;
 4. número de ácido;
 5. punto de inflamación;
 6. calidad de la ignición y la combustión;
 7. finos catalíticos;
 8. viscosidad baja; y
 9. componentes inusuales.

Interpretaciones unificadas del Anexo VI de MARPOL (Circular MEPC.1/Circ.795/Rev.4)

La interpretación unificada de la regla 14.1 del Anexo VI de MARPOL establece que el requisito de que el combustible destinado a ser utilizado en la propulsión o el funcionamiento a bordo de un buque no exceda el 0,5% también se aplica al combustible de los dispositivos de emergencia, por ejemplo, los botes salvavidas y generadores de emergencia.

Indicación del cumplimiento en curso en caso de fallo de un solo instrumento de vigilancia, y medidas a tomar en caso de que el *scrubber* no cumpla las disposiciones de las Directrices de 2015 de la Resolución MEPC.259 (68), (MEPC.1/Circ.883)

Estas orientaciones van dirigidas a las compañías navieras, Administraciones y autoridades de supervisión por el Estado rector del puerto y tratan sobre qué medidas tomar en caso de fallo de funcionamiento de los *scrubbers*, los excesos a corto plazo o las indicaciones provisionales de cumplimiento en curso continuo en caso de fallo del sensor.

Un fallo del sistema que no se pueda rectificar se considera como una “avería accidental”. En ese caso el buque debe cambiar al combustible reglamentario si el *scrubber* no puede volver a funcionar de forma reglamentaria en el plazo de 1 hora. Si el buque no tiene a bordo una cantidad suficiente de combustible reglamentario, se debe notificar a las autoridades competentes, incluida la Administración del buque, para obtener su aprobación, una propuesta de procedimiento para la toma de combustible reglamentario o llevar a cabo trabajos de reparación.

Un “exceso temporal a corto plazo” es un exceso de las emisiones que puede producirse debido a la respuesta dinámica del *scrubber*, cuando se produce un cambio repentino en el caudal de los gases de escape hacia el *scrubber*. Puede haber un breve periodo durante el cual las emisiones medidas puedan indicar que se ha superado el límite de la relación de emisiones aplicable. Éste es un comportamiento habitual del equipo de vigilancia y del sistema de respuesta dinámica del *scrubber* (debido a cambios repentinos en el caudal de escape). Un lapso de tiempo entre el momento en que el sensor toma su lectura y el momento en que la unidad responde puede activar la alarma del dispositivo de vigilancia continua de las emisiones, aunque el *scrubber* no haya funcionado mal. Ello no indica necesariamente un exceso de emisiones y, por lo tanto, no debería considerarse un incumplimiento de las normas.

El fabricante del *scrubber* debe especificar las condiciones de operación habituales que pueden dar como resultado un exceso temporal de emisiones a corto plazo en el Manual Técnico del *scrubber* que se apruebe en el momento de la certificación de dicho equipo.

Si se produce un fallo de los instrumentos para la vigilancia de la relación de emisiones o el agua de descarga (pH, PAH, turbidez), el buque debe mantener registros de la indicación provisional para demostrar el cumplimiento. La documentación y las medidas deben incluir:

- el registro manual o automático de los datos y de cuándo se produjo el fallo podría usarse para confirmar que todos los demás datos registrados sobre el funcionamiento del *scrubber* muestran unos valores que corresponden a los valores previos al fallo;
- el armador debe registrar el contenido de azufre de los distintos grados del combustible usado en las unidades de combustión afectadas desde el momento en que se haya producido el fallo;
- el armador debe registrar el fallo del equipo de vigilancia y todos los parámetros que podrían indicar un funcionamiento reglamentario. Este registro podría servir como documentación alternativa que demuestre el cumplimiento hasta que se rectifique el mal funcionamiento;
- el equipo de vigilancia que haya sufrido un mal funcionamiento debería repararse o sustituirse lo antes posible.

Muestreo a bordo para la verificación del contenido de azufre del combustible utilizado a bordo de los buques (MEPC.1/Circ.864/Rev.1)

Se ha aprobado una enmienda a la regla 14 del Anexo VI de MARPOL que establece un nuevo requisito (que se aplicará con carácter retroactivo) para designar o instalar puntos de muestreo para la toma de muestras representativas del combustible usado a bordo del buque.

El objetivo de estas Directrices es establecer un método acordado para el muestreo que permita el control y la vigilancia eficaces del combustible líquido utilizado a bordo de los buques, en virtud de lo dispuesto en el Anexo VI del Convenio MARPOL.

En los buques construidos antes de la entrada en vigor de estas prescripciones se instalarán o designarán el punto o puntos de muestreo a más tardar en la fecha **del 1^{er} reconocimiento de renovación** que se realice después de la entrada en vigor de esta regla (previsto para **2021**) o 12 meses después, si esta última fecha fuera posterior.

La muestra o muestras representativas de combustible a bordo deberían tomarse en un punto o puntos de muestreo designados que haya acordado la Administración teniendo en cuenta los criterios que figuran las directrices.

Si no se dispone del punto o puntos de muestreo mencionados, se deberán cumplir las siguientes condiciones con respecto al punto de muestreo del combustible que se vaya a usar:

- que sea accesible fácilmente y de manera segura;
- que se tengan en cuenta las diferentes calidades de combustible usados por la maquinaria de combustión;
- que esté situado a continuación del tanque de servicio de combustible en uso;
- que esté situado tan cerca como sea posible y seguro de la maquinaria de combustión de combustible, teniendo en cuenta el tipo de fueloil, caudal, temperatura y presión detrás del punto de muestreo seleccionado;
- que esté situado en un lugar protegido de cualquier superficie caliente o equipo eléctrico y que el dispositivo o construcción de protección tenga la resistencia suficiente para soportar fugas, salpicaduras o rociaduras con la presión de proyecto de la tubería de suministro del combustible para evitar el contacto del combustible con dicha superficie o equipo;
- que lo haya propuesto el representante del buque y lo haya aceptado el inspector; y
- que el dispositivo disponga de drenaje adecuado hacia un tanque de drenaje u otro lugar seguro.

Si no se dispone de sistemas de distribución del combustible completamente separados o cuando haya múltiples tanques de servicio, se podrán tomar muestras en más de un lugar en el sistema de distribución del combustible para descartar que se vaya a producir la contaminación del combustible.

Directrices que afectan a los suministradores:

Entrega de combustible reglamentario por parte de los proveedores (MSC-MEPC.5/Circ.15)

Esta circular se publicó el 24 junio, y en ella se recuerda a los Estados Miembros la obligación que tienen de instar a los proveedores de combustible a que tengan en cuenta las siguientes pautas:

- Orientaciones sobre las mejores prácticas para los compradores/usuarios de combustible para garantizar la calidad del combustible usado a bordo de los buques (MEPC.1/Circ.875); y,
- Orientaciones sobre las mejores prácticas para los proveedores de combustible para garantizar la calidad del combustible entregado a los buques (MEPC.1/Circ.875/Add.1).

En ellas, se trata sobre:

- El control de calidad durante la producción de combustibles para buques.
- El control de calidad en la cadena de suministro.
- El transporte, almacenamiento y trasvase del combustible para buques.
- La entrega a los buques (operaciones para la toma de combustible).

Directrices que afectan a los Estados e inspectores de *Port State Control*:

Supervisión por el Estado rector del puerto en cumplimiento del capítulo 3 del Anexo VI de MARPOL (Resolución MEPC.321(74))

Está previsto que los Gobiernos apliquen estas Directrices a partir del **1 de enero de 2020**. Su objetivo es proporcionar orientaciones básicas para llevar a cabo las inspecciones en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto (*Port State Control*, PSC) y armonizar la manera de realizar dichas inspecciones, el reconocimiento de las deficiencias y la aplicación de los procedimientos de control. Sobre el azufre, las directrices se han alineado con otras decisiones de la OMI sobre esta materia, que incluyen:

- cómo hacer el seguimiento si se detecta una discrepancia entre el contenido de azufre reflejado en la Nota de entrega de combustible y los resultados de las pruebas de las muestras tomadas por el buque durante la operación de toma de combustible;
- un nuevo apéndice, con orientaciones para el inspector de PSC en el caso de que se alegue la falta de disponibilidad de combustible reglamentario (FONAR);
- medidas alternativas si la indicación provisional del cumplimiento en curso en caso de fallo de un solo instrumento de vigilancia del sistema de limpieza de gases de escape (*scrubber*) no cumple las Directrices;
- si el *scrubber* no cumple las disposiciones de las directrices; y
- si se transporta a bordo combustible no reglamentario de más de un 0,5% de azufre para consumo propio, Resolución MEPC.305(73).

Alegación de no disponibilidad de combustible reglamentario

Si se alega que no se dispone de combustible reglamentario, el capitán o el armador debe presentar un registro de las medidas que ha tomado para intentar abastecerse de combustible reglamentario, y **proporcionar pruebas sobre los tres puntos siguientes**:

- del intento de comprar combustible reglamentario de acuerdo con el plan de viaje previsto;
- si el combustible no se puso a disposición tal y como estaba previsto, de que se intentó localizar fuentes alternativas de dicho combustible;
- de que, a pesar de hacer todo lo posible por obtener el combustible reglamentario, no hubo posibilidad de adquirirlo.

Entre las medidas para obtener combustible reglamentario se encuentra la de buscar fuentes alternativas de combustible antes de comenzar el viaje, o cuando se está en ruta. No se deberá exigir al buque que se desvíe de su ruta prevista o que sufra retrasos indebidos por intentar cumplir las disposiciones.

Si el buque facilita la información pertinente, los inspectores de PSC deben tener en cuenta todas las circunstancias del caso y las pruebas presentadas para establecer las medidas adecuadas a adoptar, que podría incluir la posibilidad de que no se adopte ninguna medida de control.

El capitán o el armador podría proporcionar las siguientes pruebas, para apoyar la alegación de no disponibilidad de combustible reglamentario:

- Una copia (o descripción) del plan de viaje del buque, incluidos los datos sobre el puerto de origen del buque y el puerto de destino.
- El momento en que se informó al buque por primera vez de que realizaría un viaje que suponía el tránsito/la llegada a un puerto, y la ubicación del buque cuando fue informado por primera vez de estos pormenores.
- Una descripción de las medidas adoptadas para intentar dar cumplimiento a las disposiciones, incluida la descripción de todas las tentativas realizadas para localizar fuentes alternativas de combustible reglamentario, y una descripción de las razones por las que no había disponibilidad de combustible reglamentario (por ejemplo, no había disponible combustible reglamentario en los puertos de la “travesía prevista”, había problema con la distribución de suministros de hidrocarburos en el puerto, etc.).
- El precio del combustible reglamentario no se considera una razón válida para alegar la no disponibilidad de combustible.
- Incluir nombres y direcciones de los proveedores de combustible con los que se entró en contacto y las fechas de los contactos.
- En los casos de interrupción del suministro de combustible, el nombre del puerto en el que se tenía previsto tomarlo, y el nombre del proveedor que notifica la no disponibilidad.
- Disponibilidad de combustible reglamentario en el siguiente puerto de escala y planes para obtenerlo.
- De ser aplicable, identificar y describir las restricciones operativas que hicieron imposible el uso de combustible reglamentario, por ejemplo, por lo que hace a la viscosidad u otros parámetros del combustible.
- Si a pesar de hacer todo lo posible, no se pudo obtener, el capitán/armador debe notificárselo a las autoridades encargadas de la supervisión por el Estado rector del puerto, al puerto de llegada y a la Administración del Estado de bandera (regla VI/18.2.4).

Orientaciones a los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto de las medidas para contingencias relativas al combustible no reglamentario (MEPC.1/Circ.882)

El objetivo de estas orientaciones es establecer las medidas a tomar en aquellos casos en los que el combustible no cumpla, no sólo por falta de disponibilidad (FONAR). El buque y el Estado rector del puerto deberán analizar las siguientes posibles medidas para contingencias:

- medidas predeterminadas en el plan de implantación en el buque (*Ship Implementation Plan*, SIP), para la implantación coherente del límite del contenido de azufre del 0,5%;
- descarga del combustible no reglamentario a otro buque para transportarse como carga o a una instalación adecuada a bordo de un buque o situada en tierra, si existe y es viable;
- gestión del combustible no reglamentario por medio de un método aceptable para el Estado rector del puerto; y
- medidas operacionales, como la modificación de la navegación o los planes de toma de combustible y/o la retención del combustible no reglamentario a bordo del buque. El Estado rector del puerto y el buque deberían considerar todas las cuestiones de seguridad y evitar posibles retrasos indebidos.

Una vez que el combustible no reglamentario se haya utilizado o descargado completamente, las medidas deberían incluir la posibilidad de limpiar y/o lavar mediante dilución los residuos restantes usando combustible reglamentario con el menor contenido de azufre disponible.

ISO publica su “especificación pública” sobre combustibles con 0,5% de azufre

El 19 de septiembre, la *International Standards Organization* (ISO) publicó su nueva *Public Available Specification* (“especificación disponible públicamente”) para los combustibles marinos que cumplan los requisitos de las nuevas normas de la OMI sobre el contenido de azufre para 2020.

Se denomina **ISO/PAS 23263:2019 “Productos del petróleo - Combustibles (clase F) - Consideraciones a tener en cuenta por los suministradores y usuarios respecto a la calidad del combustible marino de cara a la aplicación del límite de 0,5% de azufre en 2020”** y ha sido desarrollado por el grupo de trabajo de la Norma ISO 8217 de la OMI.

Trata sobre las **consideraciones de calidad** aplicables a los combustibles marinos con vistas a la entrada en vigor, en 2020, del límite máximo de 0,5% de azufre y la gama de combustibles marinos que se comercializarán en respuesta a los nuevos requisitos legales internacionales para reducir las emisiones de gases contaminantes. También define los **requisitos generales** que se aplican a todos los combustibles con 0,5% de azufre y **confirma la aplicabilidad de la norma ISO 8217:2017 a esos combustibles**.

Además, proporciona asesoramiento técnico en relación con las características técnicas que podrían aplicarse a ciertos combustibles sobre las siguientes características:

- Viscosidad cinemática.
- Propiedades de flujo en frío.
- Estabilidad.
- Características de ignición.
- Finos catalíticos.

También incluye, en su Anexo B, información sobre cómo considerar sobre la **compatibilidad** de estos combustibles, incluidos los métodos de prueba para su verificación.

Esta especificación no es una revisión de la norma ISO 8217, sino más bien una guía sobre cómo ésta, y en concreto su última versión revisada de 2017, puede aplicarse a los nuevos combustibles reglamentarios. Mientras todos ellos deberán cumplir las especificaciones ISO 8217, unos lo harán con referencia a las de los combustibles destilados (DM) y otros a las de los residuales (RM).

Como indica la Asociación Internacional de Suministradores de Combustibles Marinos (*International Bunker Industry Association*, IBIA), el nuevo límite de azufre ha obligado a los suministradores a desarrollar un nuevo tipo de combustibles marinos comúnmente denominados VLSFO (*Very Low Sulphur Fuel Oil*), que se van a producir utilizando muchas combinaciones y procesos distintos. Esto implica que los VLSFO ofrecerán una gama mucho más amplia de características que el combustible más habitual del sector en la actualidad, el IFO 380.

La empresa de certificación *Veritas Petroleum Services* (VPS), en una nota informativa ha hecho públicos los siguientes datos:

- Han analizado cientos de muestras de combustibles con 0,5% de azufre (VLSFOs), en un total de 39 puertos de todo el mundo.
- Estos combustibles tienen las siguientes propiedades:
 - Densidad (kg/m³): 882 – 998.
 - Viscosidad (CSt): 6 – 510 (sobre todo en el rango 30 a 380 CSt).

- *Cat-fines* (ppm) 2 – 82.

Se trata, por tanto, de productos muy diversos, con los que las empresas deberán tener mucho cuidado y a los que no se garantiza su compatibilidad entre productos diferentes.

Posteriormente, la *International Bunker Industry Association* (IBIA) publicó una nota informativa sobre el documento ISO que, por su interés, se puede consultar en este [enlace](#).

El 20 de agosto, varias asociaciones del sector del transporte marítimo y refinerías, coordinadas por IBIA publicaron el informe [Joint Industry Guidance on the supply and use of 0,5% – sulphur marine fuel](#), sobre el uso y suministro de combustibles marinos con un 0,5% de azufre, de cara a la entrada en vigor de los nuevos límites de la OMI en enero de 2020.

Esta publicación aporta unas pautas a todas las partes implicadas a lo largo de la cadena de suministro de combustibles marinos, desde las refinerías hasta los usuarios finales (se ciñe a los combustibles convencionales de bajo contenido en azufre y las mezclas, y no analiza combustibles alternativos). Se centra en los problemas específicos, operativos y de seguridad, derivados del uso y suministro de este tipo de combustibles, por ejemplo, su compatibilidad y estabilidad, su manipulación y almacenamiento. Incluye una revisión exhaustiva de los factores operativos existentes que pueden afectar a la seguridad. Destaca las siguientes cuestiones clave:

- Es fundamental asegurar la **calidad** de las mezclas de combustible marino mediante componentes adecuados para su producción, prestando especial atención en la estabilidad del producto final.
- Los suministradores deben proporcionar **información adecuada** sobre el combustible que se entrega a los buques, para que las tripulaciones puedan identificar y gestionar posibles problemas operativos y de seguridad asociados con ciertas propiedades y características de dicho combustible.
- Las características del combustible en cada operación de suministro pueden variar. La tripulación del buque deberá **conocer sus características para responder a los requisitos de éste**, especialmente en materia de temperatura a bordo y mezclas no deseadas.

A este respecto, y en la medida de lo posible, el combustible debe cargarse en un tanque vacío. En caso contrario, los armadores y proveedores deben revisar los procesos operativos para proporcionar tiempo suficiente para comprobar la compatibilidad entre el combustible existente y el nuevo.

Eficiencia energética de los buques

La OMI adoptó en 2011 la Resolución MEPC.203(62), que enmendó el Anexo VI de MARPOL para incorporar el Índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI) y el Plan de gestión de la eficiencia energética del buque (SEEMP), que introducían requisitos sobre eficiencia energética jurídicamente vinculantes. Esta medida, mediante la cual se introdujeron los primeros requisitos obligatorios sobre eficiencia energética en el mundo, aplicables a un sector completo en todos los países, marcó un hito. Entraron en vigor el 1 de enero de 2013.

Como parte de la Hoja de ruta de la OMI para elaborar una estrategia detallada sobre la reducción de las emisiones de GEI procedentes de los buques, se adoptó la Estrategia inicial de la OMI sobre la reducción de las emisiones de GEI procedentes de los buques (MEPC.304(72)), que incluye varias posibles medidas a corto plazo, entre las que se encuentra el refuerzo del marco de eficiencia energética existente (EEDI y SEEMP), teniendo en cuenta los resultados del examen de las reglas del EEDI.

En sus últimas reuniones, el Comité está estudiando las reglas del EEDI. El MEPC 73 estudió la cuestión del EEDI más allá de la fase 2, que ha seguido debatiéndose en el MEPC 74.

Revisión de las Fases 2 y 3 del EEDI prescrito en la regla 21.6 del Anexo VI del MARPOL

Desde 2013, las normas de eficiencia energética para buques nuevos que establecen el EEDI, van endureciéndose con el tiempo en 4 fases: la Fase "cero" ya terminó, y actualmente estamos en la Fase 1 (2015-2019). Al principio de la Fase 1 y a la mitad de la Fase 2 (2020-2024), la OMI debe revisar los avances tecnológicos que se hayan producido y decidir sobre la conveniencia o no de revisar los límites del EEDI en 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 los de pasaje de transbordo rodado), revisar en profundidad los requisitos de la Fase 3 (aplicables a partir del 1 de enero de 2025), debatir la posibilidad de adelantar su aplicación y establecer los criterios para una posible Fase 4. Los requisitos actualmente previstos para 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.

Avances del MEPC 74

El MEPC 74 aprobó, **para su adopción definitiva en abril de 2020** (MEPC 75), las enmiendas a la regla 20 del Anexo VI de MARPOL para reforzar los requisitos de la "fase 3" del EEDI, que están en gran medida de acuerdo con las recomendaciones del grupo de trabajo por correspondencia encargado de llevar a cabo el examen de la reducción del EEDI más allá de la Fase 2.

Se ha **adelantado** la fecha de la entrada en vigor de la "fase 3" a **2022**, en lugar de en 2025, para los buques gaseros (LPG y LNG), los de carga general y los barcos de pasaje dedicados a cruceros con sistemas de propulsión no convencionales.

- Para los **portacontenedores**, el EEDI se refuerza a partir de 2022 de forma muy importante en los buques de mayor tamaño, de la siguiente manera:

- Más de 200.000 DWT: factor de reducción del 50%.
- Entre 120.000 y 200.000 DWT: reducción del 45%.
- Entre 80.000 y 120.000 DWT: reducción del 40%.
- Entre 40.000 y 80.000 DWT: reducción del 35%.
- Entre 15.000 y 40.000 DWT: reducción del 30%.

" Cuadro 1: Factores de reducción (en %) del EEDI en comparación con el nivel de referencia del EEDI

Tipo de buque	Tamaño	Fase 0 1 enero 2013 a 31 diciembre 2014	Fase 1 1 enero 2015 a 31 diciembre 2019	Fase 2 1 enero 2020 a 31 diciembre 2024	Fase 3 A partir del 1 enero 2022	Fase 3 A partir del 1 enero 2025
Granelero	20 000 TPM o más	0	10	20		30
	Entre 10 000 y 20 000 TPM	n/a	0-10*	0-20*		0-30*
Buque gasero	15 000 TPM o más	0	10	20	30	
	Entre 10 000 y 15 000 TPM	0	10	20		30
	Entre 2 000 y 10 000 TPM	n/a	0-10*	0-20*		0-30*
Buque tanque	20 000 TPM o más	0	10	20		30
	Entre 4 000 y 20 000 DWT	n/a	0-10*	0-20*		0-30*
Buque portacontenedores	200 000 TPM o más	0	10	20	50	
	Entre 120 000 y 200 000 TPM	0	10	20	45	
	Entre 80 000 y 120 000 TPM	0	10	20	40	

Tipo de buque	Tamaño	Fase 0 1 enero 2013 a 31 diciembre 2014	Fase 1 1 enero 2015 a 31 diciembre 2019	Fase 2 1 enero 2020 a 31 diciembre 2024	Fase 3 A partir del 1 enero 2022	Fase 3 A partir del 1 enero 2025
	Entre 40 000 y 80 000 TPM	0	10	20	35	
	Entre 15 000 y 40 000 TPM	0	10	20	30	
	Entre 10 000 y 15 000 TPM	n/a	0-10*	0-20*	15-30*	
Buque de carga general	15 000 TPM o más	0	10	15	30	
	Entre 3 000 y 15 000 TPM	n/a	0-10*	0-15*	0-30*	
Buque de carga refrigerada	5 000 TPM o más	0	10	15		30
	Entre 3 000 y 5 000 TPM	n/a	0-10*	0-15*		0-30*
Buque de carga combinada	20 000 TPM o más	0	10	20		30
	Entre 4 000 y 20 000 TPM	n/a	0-10*	0-20*		0-30*
Buque para el transporte de GNL ***	10 000 TPM o más	n/a	10**	20	30	
Buque de carga rodada (buque para el transporte de vehículos)***	10 000 TPM o más	n/a	5**	15		30
Buque de carga rodada ***	2 000 TPM o más	n/a	5**	20		30
	Entre 1 000 y 2 000 TPM	n/a	0-5*,**	0-20*		0-30*
Buque de pasaje de transbordo rodado ***	1 000 TPM o más	n/a	5**	20		30
	Entre 250 y 1 000 TPM	n/a	0-5*,**	0-20*		0-30*
Buque de pasaje dedicado a cruceros*** con sistemas de propulsión no tradicionales	Arqueo bruto 85 000 o más	n/a	5**	20	30	
	Entre 25 000 y 85 000 arqueos brutos	n/a	0-5*,**	0-20*	0-30*	

- El Comité confirmó su decisión de que la “Fase 3” del EEDI para los **graneleros** y **petroleros** comenzará a aplicarse en **2025**.

A pesar del apoyo generalizado que recibieron estas propuestas en la reunión, en el grupo de trabajo que trató esta materia, la Comisión Europea y varios Estados miembros de la UE intentaron reabrir el debate sobre los niveles de reducción para los portacontenedores y es posible que presenten nuevas propuestas en la próxima reunión para intentar modificar las enmiendas acordadas, que está previsto adoptar en el MEPC 75.

También se acordaron los **términos de referencia** para estudiar la introducción de una **posible fase 4** de endurecimiento de los requisitos del EEDI.

ICS presentó un documento con propuestas para promover un proceso racional y basado en pruebas para desarrollar las fases futuras del EEDI. En esencia, este documento explica que:

- El transporte marítimo se enfrenta a un periodo de cambio revolucionario por el fortalecimiento de la regla del EEDI y de las medidas para cumplir los niveles de ambición de la Estrategia inicial de la OMI. La elaboración y comercialización de las tecnologías necesarias, junto con la infraestructura requerida para apoyarlas, supondrán un esfuerzo enorme que exigirá que se adopten tecnologías como combustibles de transición (por ejemplo, combustibles alternativos de menor contenido de carbono, como el GNL) y soluciones a largo plazo cuando se comercialicen tecnologías de carbono cero o muy bajas en carbono.
- Hay una serie de desafíos relacionados con la elaboración y la comercialización de tecnologías nuevas para los buques. Al analizar la regla del EEDI, se debe tener en cuenta que es una medida de la eficiencia de proyecto del buque y no de su eficiencia operacional. Esto quiere decir que el valor del EEDI se calcula para una condición establecida con claridad y

verificada en las pruebas. No tiene que ver, por ejemplo, con la optimización de la velocidad en el funcionamiento normal. La mejora de la eficiencia operacional de los buques se trata en el SEEMP, no en la regla del EEDI.

- Las tripulaciones y el personal de apoyo deben estar familiarizados con la manipulación y mantenimiento de los sistemas. La seguridad y el factor humano deben tenerse muy en cuenta al reforzar la regla del EEDI y la implantación de la Estrategia inicial.
- Hay tecnologías que ofrecen buenos resultados en laboratorios y aplicaciones en tierra, pero no cuando se instalan a bordo de los buques.
- Existe una gama amplia de tecnologías prometedoras con un buen potencial para reducir los valores del EEDI y cumplir también los niveles de ambición de la Estrategia inicial. Sin embargo, muchas de las mismas no se han comercializado o no se han elaborado para su aplicación marítima.
- Reducción del EEDI mediante:

1. **Mejora de la eficiencia y reducción de la potencia de propulsión:** en la práctica, si bien la manera más fácil de reducir el valor del EEDI de los buques es disminuir la potencia de salida del motor, existe el riesgo de que el buque pueda quedarse sin la potencia necesaria para operar de manera segura en condiciones meteorológicas adversas si la potencia del motor se reduce en exceso. Esta preocupación contribuyó a que la OMI elaborase unas directrices provisionales sobre la potencia mínima (MEPC.1/Circ.850/Rev.2).

2. **Cambio a combustibles con menor contenido de carbono:** aunque el uso de combustibles alternativos no mejora la eficiencia energética, cuanto más bajo sea el factor CO_2 carbono (C_f) de combustibles como el gas natural en el cálculo del EEDI, el cambio a dichos combustibles mejorará el valor del EEDI de un buque. En realidad, la eficiencia energética calculada de los buques podrá disminuir cuando se cambie a combustibles alternativos por la pérdida de peso muerto del equipo adicional, por ejemplo, los tanques de combustible independientes, o la utilización de un combustible de densidad de energía baja.

3. **Uso de combustibles alternativos sin carbono:** para la descarbonización del transporte marítimo será necesario adoptar combustibles de carbono cero o portadoras de energía alternativas como las baterías. Dado que el C_f de un combustible que no contiene carbono sería en principio igual a cero, el valor del EEDI del buque correspondiente sería igual a 0. Esto incluye el hidrógeno y portadores de hidrógeno como el amoníaco.

La magnitud del cambio tecnológico que será necesario para alcanzar mayores reducciones del EEDI hace esencial la adopción de decisiones racionales y basadas en pruebas. Además, debe contarse con procesos transparentes para la toma de dichas decisiones. Ello fomentará una reglamentación adecuada y garantizará que la regla del EEDI siga siendo un mecanismo eficaz para promover la mejora de la eficiencia.

Este documento no se pudo analizar en detalle en esta reunión y se aplazó su debate al MEPC 75. No obstante, se incluyó en los términos de referencia del grupo por correspondencia tras recibir un amplio apoyo de los Estados miembros que intervinieron.

Se aprobaron varias enmiendas a las reglas 1, 2, 14, 18, 20 21 y a los apéndices I y VI del Anexo VI, con vistas a su adopción en la reunión del MEPC 75 en 2020, y con fecha de entrada en vigor prevista en **septiembre 2021**, para:

- Proporcionar nuevas definiciones de los conceptos “contenido de azufre”, “combustible de bajo punto de inflamación”, “muestra entregada conforme al Convenio MARPOL”, “muestra en uso” y “muestra de a bordo”.
- Exigir la notificación obligatoria del Índice de eficiencia energética de proyecto obtenido (EEDI obtenido) y EEDI prescrito, y otra información relevante para los buques a los que se les aplica la regla 21 (EEDI prescrito).
- Modificar los parámetros de la línea de referencia EEDI en los graneleros (aumentar el EEDI prescrito para los graneleros de más de 279.000 DWT).
- Modificar el Suplemento del Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica (Certificado IAPP) para confirmar el punto de muestreo designado.
- Simplificar en el Apéndice VI el procedimiento de verificación del combustible a partir de las muestras de combustible estipuladas en la regla 18.8.2 del Anexo VI para la “muestra entregada conforme al Convenio MARPOL” e incluir un procedimiento de verificación para la “muestra en uso” y la “muestra de a bordo”. Para asegurar coherencia en la verificación del límite de azufre del combustible entregado, en uso o transportado para su uso a bordo del buque hasta la entrada en vigor de las enmiendas aprobadas, el Comité aprobó la circular MEPC.1 /Circ.881 en la que se invita a los gobiernos a aplicar las enmiendas aprobadas relacionadas con el procedimiento de verificación, antes incluso de su entrada en vigor.

Reducción de las emisiones de GEI de los buques

Estrategia inicial de la OMI para la reducción de las emisiones de GEI de los buques

El MEPC 72 adoptó la “Estrategia Inicial de la OMI” para la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) 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 desde 2016 hasta 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 GEI 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.

La estrategia incluye una referencia a un “itinerario de reducción de emisiones de CO₂ coherente con los objetivos de temperatura del Acuerdo de París”, acordado en 2015 por las Partes de la Convención Marco de la ONU 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 “bien 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”.

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

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

- **Visión:** La OMI sigue comprometida a reducir las emisiones de GEI 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 GEI 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.

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

- a) A corto plazo, las que haya que acordar hasta 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 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.

Programa de medidas de seguimiento de la Estrategia inicial de la OMI sobre la reducción de emisiones de GEI de los buques hasta 2023

El MEPC 73 aprobó la clasificación de las medidas a corto plazo en 3 grupos (A, B, C) que se han incluido en el Programa de medidas de seguimiento de la Estrategia Inicial de la OMI de la siguiente manera:

1. Grupo A: Posibles medidas a corto plazo **que pueden ser examinadas y abordadas en el marco de los instrumentos existentes de la OMI.**
2. Grupo B: Posibles medidas a corto plazo **cuya labor no está actualmente en curso y requieren de un análisis de datos.**
3. Grupo C: Posibles medidas a corto plazo **cuya labor no está actualmente en curso y no requieren de un análisis de datos.**
4. Posibles **medidas a medio y largo plazo**, y medidas para abordar los obstáculos detectados.
5. Repercusiones para los Estados.
6. 4º Estudio de la OMI sobre los GEI.
7. Creación de capacidad, cooperación y asistencia técnica, investigación y desarrollo.
8. Medidas de seguimiento para la elaboración de la Estrategia revisada (está previsto adoptarla en 2023).

Propuesta de Francia de limitar la velocidad de los buques para reducir las emisiones

La representación francesa presentó al MEPC 74 una propuesta para establecer urgentemente un límite de velocidad global en el transporte marítimo para reducir así sus emisiones de CO₂, aunque no ha especificado cuál debe ser este límite, para promover un debate abierto con los demás Estados miembros sobre dicho asunto

Francia considera que este sector debe actuar con mayor celeridad que hasta ahora en el calendario de objetivos de la OMI para desarrollar unas normas para la descarbonización del sector a partir de 2023. Según su propuesta, la reducción de la velocidad funcionaría como una “excelente medida temprana y de transición” para la mayoría de los sectores navieros, aunque se trataría de una medida temporal, hasta que se desarrollen tecnologías de propulsión sin

emisiones de carbono. Se admite que imponer un límite sería inviable para ciertos buques y cargas, ya que los de pasajeros o los que transporten mercancías perecederas se verían obligados a mantener velocidades más elevadas.

Como un segundo paso, basado en este límite de velocidad, Francia propone una nueva normativa, aplicable a toda la flota mundial, que recompense la innovación. El objetivo de este segundo paso sería conseguir reducir las emisiones en un 70% para 2050, aún más que el 50% acordado por la OMI el año anterior.

5ª Reunión del Grupo de Trabajo interperiodos sobre la reducción de las emisiones de GEI de los buques (ISWG-GEI 5)

En el mes de mayo, tuvo lugar en la OMI la 5ª reunión del Grupo de Trabajo interperiodos sobre la reducción de las emisiones de GEI de los buques (ISWG-GEI 5), cuyo trabajo fue seguir avanzando en la puesta en marcha de la Estrategia inicial de la OMI para la reducción de los GEI. Este grupo volverá a reunirse del 11 al 15 de noviembre. La mayor parte de la reunión se centró en los procedimientos para las **evaluaciones de impacto de las medidas candidatas teniendo en cuenta los intereses económicos de los Estados miembros de la OMI**. Esta cuestión es muy importante porque los trabajos para desarrollar nuevas medidas de reducción de los GEI no pueden avanzar hasta que no se hayan acordado estos procedimientos.

Además, se debatieron varias propuestas sobre medidas de reducción de los GEI a corto plazo, entre ellas: el establecimiento de límites de velocidad obligatorios y límites al consumo anual de combustible de los buques (defendido por Francia, Alemania, Grecia, Bélgica, algunos otros países de la UE y la Coalición *Clean Shipping*); la aplicación del EEDI a buques existentes y la aplicación obligatoria por los buques (*retrofitting*) de las nuevas tecnologías de reducción de CO₂, todas ellas medidas a las que se opone la Cámara Naviera Internacional (ICS).

También se debatieron las propuestas de ICS para establecer un refuerzo del SEEMP actual (“Super SEEMP”) y un documento de Japón sobre medidas técnicas que tienen sinergias con el enfoque basado en objetivos defendido por ICS.

En opinión de ICS, este debate preliminar fue positivo. La mayoría de los gobiernos se pronunciaron a favor del concepto de “Super SEEMP” y de la aplicación de un enfoque flexible basado en objetivos, que también incluye muchas de las ideas propuestas por Japón.

Cabe destacar que la mayoría de los Estados miembros mostraron muy poco interés por establecer medidas drásticas, como límites obligatorios de velocidad o al consumo de combustible, y estuvieron de acuerdo con la posición de ICS de profundizar en otras medidas como la optimización de la velocidad, objetivo que podría conseguirse reforzando el SEEMP. Apoyaron esta iniciativa países como China, India, Brasil y EEUU.

Por el momento, no se ha tomado una decisión definitiva para rechazar estas propuestas no deseables en esta etapa, pendiente de acordarse en el MEPC, y está previsto remitir todas las posibles medidas al Grupo de trabajo por correspondencia de la OMI. Las opiniones de la mayoría de los Estados miembros se expresaron de forma muy clara: China e India se mostraron en línea con el informe presentado por ICS y muchos otros países también estuvieron de acuerdo con sus argumentos. Sin embargo, sigue existiendo el riesgo de que varios países UE sigan presionando en próximas reuniones para que se establezcan las medidas drásticas que defienden.

MEPC 74: Debate sobre las posibles medidas a corto plazo para reducción de los GEI

El MEPC 74 debatió varias posibles medidas a corto plazo, entre las que se encuentra el refuerzo de los requisitos de eficiencia energética para buques existentes, la velocidad y otras medidas

técnicas y operacionales. En vista del elevado número de propuestas, el grupo de trabajo se concentró en examinar, organizar y racionalizar las propuestas sobre las medidas posibles a corto plazo. El grupo de trabajo interperiodos estudiará más a fondo en su próxima reunión propuestas concretas para mejorar la eficiencia energética operacional de los buques existentes.

El MEPC también analizó propuestas concretas sobre posibles medidas a medio/largo plazo, en particular las centradas en la adopción de combustibles alternativos bajos en carbono y de carbono cero. España, junto con Alemania y Dinamarca, presentó una propuesta en la que se apoya el establecimiento de objetivos obligatorios de reducciones para cada buque, pero dejando libertad a los armadores para decidir en cada caso las vías para alcanzarlos. Este documento propone tomar como referencia de partida el valor del Índice de Eficiencia Energética de Proyecto (EEDI) que corresponda a cada buque, y fijar el objetivo para 2030 en un 40% por debajo del mismo. Esta metodología tendría la ventaja de que estaría ya fijado automáticamente para cada buque un objetivo cuantitativo y también el instrumento legal para imponerlo, el SEEMP

En otro documento presentado al MEPC 74, ICS y BIMCO no rechazan esa línea de trabajo pero plantean una reserva muy importante: el armador puede seleccionar las medidas más apropiadas para cada buque, recogerlas en su SEEMP y ponerlas en práctica, pero hay muchos elementos (estado de la mar, existencia o no de cargas en el mercado,...) que están fuera de su control y que condicionan la reducción real de emisiones obtenida de esas medidas. Las auditorías del SEEMP llevadas a cabo por los Estados de bandera deberían verificar si las medidas han sido correctamente seleccionadas y puestas en marcha, pero no los resultados efectivos.

4º Estudio de la OMI sobre los GEI

Se acordaron los términos de referencia para el 4º Estudio de la OMI sobre los gases de efecto invernadero (GEI), que incluirá:

- El inventario de las emisiones mundiales actuales de los GEI y las sustancias que emiten los buques de GT ≥ 100 que efectúan viajes internacionales y que deberá incluir las series de emisiones de GEI totales anuales de 2012 a 2018, o datos estadísticos en la medida que se disponga de ellos.
- La definición de los GEI como los 6 gases considerados inicialmente por la CMNUCC: dióxido de carbono (CO₂), metano (CH₄), óxido nitroso (N₂O), hidrofluorocarbonos (HFC), perfluorocarbonos (PFC) y hexafluoruro de azufre (SF₆). El inventario deberá incluir otras sustancias que pueden contribuir al cambio climático, como el carbono negro.
- Estimaciones de la intensidad del carbono (emisiones de CO₂ de la flota mundial por unidad de trabajo de transporte, de 2012 a 2018).
- Estimaciones de la intensidad de carbono del transporte marítimo internacional para el año 2008 (año de referencia para los niveles de ambición establecidos en la Estrategia inicial).
- Hipótesis de las futuras emisiones del transporte marítimo internacional 2018-2050.
- Se constituirá un comité que supervise los avances y confirme que el estudio cumple los términos de referencia. Los trabajos podrían comenzar en otoño del 2019, con vistas a presentar el informe final al MEPC 76, en otoño de 2020 (el 3º Estudio de la OMI sobre los GEI, se publicó en 2014).

Cooperación con los puertos para reducir emisiones del transporte marítimo

El MEPC adoptó la resolución MEPC.323(74) que invita a los Estados Miembros a fomentar la cooperación voluntaria entre los sectores portuarios y del transporte marítimo para contribuir a la reducción de las emisiones de GEI procedentes de los buques.

Esta cooperación incluiría medidas regulatorias, técnicas, operacionales y económicas como, por ejemplo:

- posibilitar el suministro de energía eléctrica desde tierra (preferiblemente de fuentes renovables);
- la toma de combustible segura y eficaz en el caso de combustibles sostenibles bajos en carbono y de carbono cero;
- incentivos que fomenten un transporte marítimo sostenible bajo en carbono y de carbono cero; y
- el apoyo a la optimización de las escalas en los puertos.

Estrategia de comunicación de ANAVE sobre nuevas normas medioambientales

En el mes de agosto, la Cámara Naviera Internacional (ICS) circuló a sus miembros un borrador de folleto divulgativo con el fin de dar visibilidad ante los medios de comunicación a los esfuerzos y el coste que están generando y van a seguir haciéndolo para las empresas navieras la aplicación de nuevas normas medioambientales, especialmente las relativas a emisiones de azufre, tratamiento de aguas de lastre y las que se adopten en la OMI en el próximo futuro para alcanzar los objetivos ya acordados sobre las emisiones de CO₂. En dicho folleto se cuantificaba en 300.000 M\$ el coste para el transporte marítimo de las nuevas normas medioambientales de la OMI (lastre, azufre y emisiones de CO₂) y se exponía la contribución positiva que estas normas tendrían para la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la ONU para 2030.

ANAVE hizo varias aportaciones al borrador que, junto con las recibidas de otros miembros, han decidido a ICS a dividirlo en varios folletos monográficos, sobre cada una de esas normas, que irán publicando sucesivamente, el primero de ellos sobre los nuevos límites al contenido de azufre de los combustibles marinos, que ya se ha distribuido.

En esta misma línea, a sugerencia de una empresa asociada, ANAVE ya venía trabajando en un documento de “Preguntas y Respuestas (P&R) sobre las emisiones del transporte marítimo”, con el objetivo de aclarar, en la medida de lo posible, las muchas dudas que persisten en torno al nuevo límite de azufre de la OMI, que entra en vigor el próximo 1 de enero de 2020. Dicho documento se centra en las emisiones a la atmósfera del transporte marítimo y sus efectos sobre la calidad del aire y medio ambiente en general, diferenciando entre los dos principales tipos de emisiones: los gases contaminantes y los de efecto invernadero. Además, explica sus efectos sobre la salud pública y el medio ambiente, cómo están reguladas estas emisiones en el transporte marítimo internacional y las posibles vías para reducir las.

El 24 de octubre, ANAVE organizó un desayuno de trabajo con los medios de comunicación para presentar el documento. En total, participaron 8 medios de comunicación marítimos y generalistas y el documento tuvo una acogida muy positiva.

Asimismo, hemos difundido ampliamente el documento por internet y en el boletín informativo de ANAVE en papel y también preparamos una versión del mismo en inglés para conseguir una mayor difusión internacional, a través de ECSA o ICS.

El 4 de noviembre, con ocasión de la reunión del Comité de Seguridad y Medio Ambiente de ECSA celebrada en Madrid, presentamos a las asociaciones de navieros europeas el documento que fue recibido muy positivamente. De hecho, la Asociación de Navieros de Malta nos ha pedido autorización para publicarlo en un medio de prensa de dicho país.

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 (BWM) entró en vigor el **8 de septiembre de 2017**, 13 años después de su adopción por la OMI. A fecha de 22 de octubre de 2019 había sido ratificado por **81** países, que representan el **80,76%** del arqueo de la flota mercante mundial. Su entrada en vigor y la adopción de un primer grupo de enmiendas al mismo por el MEPC hacen que se haya puesto un mayor énfasis en su aplicación 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.

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 MEPC 72 adoptó enmiendas a la regla B-3 sobre el calendario de aplicación de la gestión del agua de lastre para los buques 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 acuerdo con las enmiendas adoptadas, éste es el calendario de aplicación:

Categoría de buque	Regla del Convenio BWM exigida
Construido* en la fecha de entrada en vigor del BWM, 08-09-2017, o posteriormente	Debe llevar a cabo la gestión del agua de lastre para cumplir la norma D-2 (tratamiento) mediante la instalación de un BWMS en la fecha de entrega del buque.
Construido* antes del 08-09-2017 , que haya llevado a cabo la inspección de renovación del Certificado IOPP entre el 08-09-2014 y el 08-09-2017	(i) Debe llevar a cabo la gestión del agua de lastre para cumplir la norma D-2 (tratamiento) mediante la instalación de un BWMS desde la 1ª inspección de renovación del Certificado IOPP que se produzca a partir del 08-09-2017 . (ii) Desde el 08-09-2017 y hasta la 1ª inspección de renovación del Certificado IOPP , debe llevar a cabo el intercambio del agua de lastre para cumplir la norma D-1 o alternatively cumplir la regla D-2.
Construido* antes del 08-09-2017 que NO haya llevado a cabo la renovación del Certificado IOPP entre el 08-09-2014 y el 08-09-2017 , y cuya 1ª inspección de renovación del Certificado IOPP se vaya a producir entre el 08-09-2017 y el 08-09-2019	(i) Debe llevar a cabo la gestión del agua de lastre para cumplir la norma D-2 (tratamiento) mediante la instalación de un BWMS desde la 1ª inspección de renovación del Certificado IOPP que se produzca a partir del 08-09-2017 . (ii) Desde el 08-09-2017 y hasta la 2ª inspección de renovación del Certificado IOPP , debe llevar a cabo el intercambio del agua de lastre para cumplir la norma D-1 o alternatively cumplir la regla D-2.
Construido* antes del 08-09-2017 al que NO se le exige disponer del Certificado IOPP , pero Sí se le aplica el BWM	(i) Debe llevar a cabo la gestión del agua de lastre para cumplir la norma D-2 (tratamiento) mediante la instalación de un BWMS a partir de la fecha que determine la Administración , pero no más tarde del 08-09-2024 . (ii) Desde el 08-09-2017 y hasta el 08-09-2024 , debe llevar a cabo el intercambio del agua de lastre para cumplir la norma D-1 o alternatively, cumplir la regla D-2.

*Nota: Por “construido” se entiende una fase de construcción en la que:

1. la quilla ha sido colocada; o
2. comienza la construcción que puede identificarse como propia de un buque concreto; o
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
4. el buque es objeto de una transformación importante.

De acuerdo con los procedimientos de la OMI, las enmiendas a la regla B-3 han entrado 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, **08-09-2017**.

Avances en el MEPC 74

A nivel global, los buques se van aproximando a la fecha en la que están obligados a instalar un Sistema de Tratamiento de las Aguas de Lastre (BWMS) que cumpla la norma D-2.

El Código para la aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre (Código BWMS) adoptado el 13 de abril de 2018 mediante la Resolución MEPC.300(72) ha entrado en vigor el 13 de octubre de 2019, lo que significa que los sistemas que se aprueben a partir de esta fecha deberán haber sido proyectados y probados de acuerdo con el nuevo Código. Los sistemas aprobados según las normas anteriores aprobadas en la Resolución MEPC.174(58) podrán seguir instalándose hasta el 28 de octubre de 2020.

Actualmente nos encontramos en el 2º año de los 5 acordados como Fase de Adquisición de Experiencia (*Experience-Building Phase*, EBP) para desarrollar el Convenio BWM. El 24 de mayo el Comité aprobó la circular BWM.2/Circ.67/Rev.1, que proporciona un plan de recopilación y análisis de datos plan para la EBP. Se han añadido unas pautas adicionales para mejorar la consistencia en el muestreo del agua de lastre tratada por los funcionarios del control por el Estado rector del puerto, con referencia a la norma “[Standard Operating Procedures – Collection of Treated Ballast Water Samples Using an Inline Sample Port](#)”, desarrollada por el Grupo de trabajo ICES/IOC/OMI sobre aguas de lastre. El desarrollo de protocolos de muestreo y análisis es una prioridad de la EBP.

La EBP no modifica las funciones, responsabilidades, obligaciones y recomendaciones básicas previstas en el Convenio, sus directrices y orientaciones aplicables. El objetivo al final de la EBP es disponer de una serie de procedimientos aceptados para el muestreo y el análisis del agua de lastre de manera uniforme a nivel mundial. Esta serie de procedimientos aceptados debería culminarse durante la etapa de examen del Convenio, sobre la base de los datos recopilados y analizados de acuerdo con el plan de recopilación. Se deberá disponer de al menos un protocolo preciso normalizado para llevar a cabo el análisis detallado e indicativo de los organismos en cada clase de tamaño.

El Comité también aprobó la circular BWM.2/Circ.66/Rev.1, en la que revisa una circular anterior con el objetivo de incluir referencias al Código BWMS. Esta circular proporciona una interpretación unificada del Apéndice I (Modelo de Certificado Internacional de Gestión del Agua del Lastre) que aclara el significado de lo que se entiende por “fecha de instalación” en relación con el “Método utilizado en la gestión del agua de lastre”.

Para cumplimentar el Certificado internacional de gestión del agua de lastre, debería utilizarse la fecha en la que se haya terminado la puesta en servicio, de acuerdo con lo dispuesto en la sección 8 del Código BWMS (Resolución MEPC.300(72)).

No obstante, respecto del plazo de instalación de un BWMS de gestión del agua de lastre que en el párrafo 5 de la parte dispositiva de la resolución MEPC.300(72) dice que el término “instalado” se refiere a la fecha de entrega contractual del sistema de gestión del agua de lastre al buque. A falta de dicha fecha, el término “instalado” se refiere a la fecha de entrega real BWMS al buque y por tanto pueden existir 2 fechas en relación con la instalación de un BWMS, es decir, la fecha de entrega contractual o la fecha real de la entrega y la fecha posterior a la puesta en servicio y funcionamiento del equipo.

El MEPC 74 redactó y aprobó varias enmiendas al Convenio BWM y está previsto que se adopten en el MEPC 75, que se celebrará del 30 de marzo al 3 de abril de 2020.

Las enmiendas a la Regla E-1 del Convenio incorporarán el requisito de llevar a cabo una prueba de puesta en servicio del sistema. El propósito de esta prueba es validar la instalación del BWMS mediante la demostración de que los procesos mecánicos, físicos, químicos y biológicos funcionan correctamente. Esto se considerará un requisito de la inspección inicial o adicional para expedir la emisión del Certificado de cumplimiento de la regla D-2.

Las pautas para la prueba de puesta en servicio están recogidas en la circular BWM.2/Circ.70, aprobada por el MEPC 73 en noviembre de 2018. En ellas no se pretende validar el proyecto del BWMS homologado, cuya aprobación compete a la Administración, sino confirmar que el método de tratamiento del sistema es eficaz en la configuración instalada. El Comité también invitó a los Estados miembros a poner en práctica las pruebas de puesta en servicio lo antes posible para los buques de su pabellón y a proporcionar instrucciones escritas a las Organizaciones Reconocidas que actúan en su nombre.

Asimismo, está previsto adoptar en el MEPC 75 una enmienda al Modelo de Certificado Internacional de Gestión del Agua del Lastre, al que se va a añadir un campo en el que se podrán reconocer otros métodos alternativos de gestión del agua de lastre empleados a bordo que cumplan los objetivos del Convenio (además de los métodos incluidos en las reglas D-1, D-2 y D-4).

La Secretaría de la OMI tiene previsto elaborar un informe de datos agregados y comentarios recibidos de los Estados de bandera, Estados rectores del puerto y otras partes interesadas en la implantación del Convenio, para fomentar el debate y analizar cómo ha sido la implantación del Convenio BWM, y qué cuestiones del mismo pueden requerir aclaración.

En las fechas en las que se reúna el MEPC 75, el Convenio llevará en vigor más de 2 años, y ya se ha anticipado que el Comité volverá a evaluar el calendario de la EBP, acordado en la circular BWM.2/Circ.67/Rev.1.

Como está previsto que las enmiendas a la regla E-1 se adopten en el MEPC 75, se ha presentado una propuesta al Subcomité de prevención y lucha contra la contaminación (PPR 7, de febrero de 2020) para que revise el contenido de la circular BWM.2/Circ.70, y si fuera necesario proponga enmiendas para asegurar que esta circular sobre las pruebas de puesta en servicio está totalmente en línea con las enmiendas al convenio.

También está previsto que el Subcomité PPR 7 la reunión comience a estudiar propuestas para elaborar una norma de verificación para los sistemas de control del cumplimiento del agua de lastre. Este asunto se ha considerado que es una cuestión urgente que debe tratarse en el ámbito de la EBP del Convenio BWM, que proporcionen orientaciones para una inspección y verificación coherentes de las distintas tecnologías de gestión del agua de lastre.

Cuadro 1: Resumen del calendario de la EBP

Periodo de sesiones del MEPC	Fechas	Hito	Medida de la EBP/del MEPC
73	Otoño de 2018	El Convenio lleva en vigor 1 año	
74	Primavera de 2019		Se dispone de datos correspondientes al primer año.
75	Primavera de 2020	El Convenio lleva en vigor 2 años	Se dispone de datos correspondientes al segundo año; balance del calendario de la EBP.
76	Otoño de 2020	El Convenio lleva en vigor 3 años	Se dispone de datos correspondientes al tercer año, suficientes para acordar el mandato para la elaboración del informe sobre el análisis de los datos.
77	Primavera de 2021		Se dispone de datos correspondientes al tercer año completo; se recibe el proyecto de informe sobre el análisis.
78	Primavera de 2022	El Convenio lleva en vigor 4 años	Se recibe el informe sobre el análisis final. Se acuerdan los temas del Convenio.
79	Otoño de 2022	El Convenio lleva en vigor 5 años	Se presenta a las Partes el paquete de enmiendas.

En los debates del Grupo de Revisión sobre el Agua de Lastre en el MEPC 74, se volvieron a plantear incertidumbres sobre el hecho de que algunos tipos de buques se pueden tener que enfrentar a una carga excesiva al tratar de cumplir la norma D-2 del convenio, por sus configuraciones o parámetros operativos, y que en consecuencia se deberían desarrollar para este tipo de buques otras opciones distintas a la instalación de un BWMS. Por ejemplo, los buques *off-shore*, disponen de pautas específicas en la circular BWM.2/Circ.44, aprobada en el MEPC 65 de 2013, “Opciones de gestión del agua de lastre para los buques de apoyo mar adentro”, pero esta tarea no se ha hecho con ningún otro tipo de buque. Se invitó a los Estados miembros a presentar propuestas concretas sobre esta cuestión al Subcomité PPR 7 para tomar las medidas que correspondan.

Sobre los objetivos de resultados a largo plazo del MEPC y PPR, el comité ha estimado necesario seguir revisando la circular BWM.2/Circ.42/Rev.1 “Orientaciones sobre el muestreo y el análisis del agua de lastre para su uso experimental de acuerdo con las disposiciones del Convenio BWM y Directrices D2, y ha ampliado hasta 2021 el plazo para finalizar este trabajo. Esto se acordó debido a una propuesta presentada al MEPC 74 que detalla una nueva metodología que respalda la necesidad de una rápida, sencilla y precisa herramienta de evaluación para verificar el cumplimiento del agua de lastre descargada. Este debate se ha remitido al PPR 7 y puede afectar a la circular BWM.2/Circ.42/Rev.1 (aprobada en 2013 en el MEPC 68).

Otro de los objetivos a largo plazo que se van a debatir es la elaboración de unas directrices revisadas sobre metodologías usadas para cuantificar los organismos viables, que previsiblemente finalizará en 2021. En la reunión del Subcomité PPR 6 de febrero de este año, se debatieron las orientaciones sobre las metodologías que pueden usarse para cuantificar los organismos viables en las muestras del agua de lastre de la circular BWM.2/Circ.61 (aprobada en el MEPC 71). Se ha propuesto para su estudio un nuevo método para enumerar los organismos en un rango de tamaño entre 10-50 µm, que incluye el Procedimiento de Citometría de Flujo (*Flow Cytometry Method*, FCM) para la caracterización de partículas. Los debates sobre este asunto continuarán abiertos para una posible revisión de la circular BWM.2/Circ.61.

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 orientar a los buques para 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 MEPC 73 aprobó una modificación a las “Directrices para la gestión del agua de lastre y la elaboración de planes de gestión del agua de lastre (D4)” en las que se ha incluido que el **Plan de gestión del agua de lastre** debe **incluir medidas para contingencias**, elaboradas teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.

Sistemas de gestión de las aguas de lastre homologados por EEUU

El 7 de octubre, el Centro de Seguridad Marítima del Servicio de Guardacostas de EEUU (USCG) ha publicado 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 **22** sistemas de tratamiento y otros **10** equipos están pendientes de conseguirlo. 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.

La lista completa de los sistemas homologados hasta el momento por el USCG está disponible en el siguiente [enlace](#).

El Centro de Seguridad Marítima del Servicio de Guardacostas de EEUU (USCG) ha otorgado recientemente el Certificado de Homologación al sistema de gestión de las aguas de lastre denominado *EcoBallast* de la empresa coreana *Hyundai Heavy Industries Co. Ltd.* después de ésta llevara a cabo una revisión detallada de su solicitud de aprobación. No obstante, en el Certificado de Aprobación, el USCG ha incluido una anotación que establece que el equipo *EcoBallast* no cumple los requisitos de los apartados F y J de la norma 46 CFR y por ello no se permite su instalación en buques de bandera de EEUU. Al no cumplir los requisitos de la norma 46 CFR

111.105, tampoco se puede instalar en ubicaciones potencialmente peligrosas en buques de bandera de EEUU y buques de bandera extranjera.

El sistema *EcoBallast* está proyectado para tratar volúmenes de agua de lastre que van desde 250 m³/h hasta 2.160 m³/h, mediante un proceso de filtración y tratamiento de rayos ultravioleta en las fases de absorción y descarga.

En el siguiente [enlace](#) se pueden consultar los detalles de los Certificados de todos los equipos aprobados por el USCG, incluidos sus apéndices y versiones anteriores. Las consultas sobre las características de los equipos y las limitaciones operacionales se deben dirigir a cada fabricante.

Cuestionario de ICS para informar sobre problemas relacionados con los equipos de gestión de las aguas de lastre

Como ya se ha dicho, el Convenio de gestión de las aguas de lastre entró en vigor el 8 de septiembre de 2017, sin embargo, para los buques existentes, la fecha establecida para cumplir la norma D-2 del Convenio se aplazó hasta la fecha de la 1ª renovación del Certificado IOPP a partir del 8 de septiembre de 2019. Esta prórroga se acordó debido al trabajo que había que llevar a cabo para revisar las Directrices para la aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre (Directrices G8) que dieron lugar a la adopción del Código BWMS, y para dar tiempo a los fabricantes de los BWMS a poner a disposición de los armadores sistemas aprobados de acuerdo con las últimas y más robustos requisitos de homologación.

Acabamos de entrar en el período de 5 años comprendido entre el 8 de septiembre de 2019 y el 8 de septiembre de 2024, en el que todos los buques existentes en la fecha de entrada en vigor del Convenio (entre 40.000 y 45.000 buques), deberán cumplir la norma D-2 y, por tanto, instalar y usar un BWMS.

La Cámara Naviera Internacional (ICS) ha elaborado un formulario (ver **Anexo 2.4.1**) para recopilar de forma agregada los datos sobre las experiencias de los armadores en cuestiones relacionadas con la compra, instalación, mantenimiento y operación de los BWMS. La información que se facilite servirá para informar en próximos debates internos y externos, y para apoyar posibles próximas presentaciones de propuestas a la OMI como parte de la EBP.

Basura plástica marina

La OMI se ha comprometido a tratar el importante problema medioambiental que suponen los plásticos, con la adopción de un plan de acción destinado a mejorar las normas existentes y a introducir nuevas medidas de apoyo que permitan reducir la basura plástica marina procedente de los buques.

Plan de acción de la OMI sobre la basura plástica marina procedente de los buques

En octubre, el MEPC 73 adoptó un plan de acción, con medidas específicas que afectan a todo tipo de buques incluidos los pesqueros, que se deberán **finalizar** para **2025** y que incluyen:

- Propuesta de estudios sobre la basura plástica marina procedente de los buques.
- Analizar la disponibilidad de instalaciones portuarias de recepción.
- Posible obligatoriedad de marcar las artes de pesca, en cooperación con la FAO.
- Fomentar la notificación de la pérdida de artes de pesca.
- Facilitar la entrega de artes de pesca recuperados en instalaciones en tierra.
- Revisar las disposiciones sobre formación del personal de buques pesqueros y la familiarización de los marinos para asegurar su concienciación sobre los efectos del plástico marino.
- Fomentar la concienciación pública.

- Propuestas para fortalecer la cooperación internacional con la FAO y el Programa de Medio Ambiente de NU.

Reducción de la contribución del transporte marítimo a la basura plástica marina

Las medidas incluyen:

- Examinar la aplicación de las disposiciones sobre rótulos, planes de gestión de basuras y mantenimiento de registros de basuras (regla 10 del Anexo V de MARPOL).
- Establecer un mecanismo obligatorio para declarar la pérdida de contenedores en la mar e identificar el número de pérdidas.
- Estudiar la manera de comunicar la ubicación de contenedores caídos al mar sobre la base de información adicional facilitada por las partes interesadas.

Mandato para el Estudio de la OMI sobre la basura plástica marina procedente de los buques

En el MEPC 74 se acordó que el Estudio de la OMI sobre la basura plástica marina de los buques incluya las siguientes cuestiones:

- Estimar la contribución de todos los buques (incluidos los pesqueros) a la basura plástica marina (macro y microplásticos).
- Proporcionar un análisis (por ejemplo, por tipo de buque, tamaño de buque, región/situación geográfica, volúmenes, fuentes y posibles corrientes de basura plástica marina, incluidos, pero sin limitarse a ellos, los artes de pesca o contenedores perdidos en el mar) en relación con las estimaciones previstas.
- Sobre el almacenamiento, entrega y recepción de desechos plásticos de los buques, evaluar:
 1. las tecnologías y planes de reutilización y reciclaje para los desechos plásticos de los buques, incluida la manipulación de desechos plásticos segregados, y posibles obstáculos para la implantación de dichos planes;
 2. las deficiencias de las instalaciones portuarias de recepción disponibles y determinar si en algún caso se trata de manipulación de plásticos (incluido el reciclaje);
 3. los distintos marcos de precios, recuperación de costes y otros planes de incentivos (regionales, nacionales o específicos de puertos) para utilizar instalaciones de recepción por los buques, con el fin de evaluar y comparar la eficacia de los incentivos en cuanto a la reducción de la basura plástica marina;
 4. las mejores prácticas de los planes de gestión de desechos portuarios para determinar su contribución a que las instalaciones portuarias de recepción sean adecuadas, por lo que respecta a la gestión de los desechos plásticos;
 5. el volumen y tipos de basura plástica marina recogida durante las operaciones de pesca y el mejor método para su gestión, incluida la eliminación (por ejemplo, si se elimina o se entrega en instalaciones de recepción); y
 6. las mejores prácticas de gestión de desechos plásticos de los buques, incluidos la reducción de las fuentes y los materiales alternativos, para determinar la función que desempeñan en la reducción de la basura plástica marina, incluida la entrega efectiva de desechos plásticos en instalaciones de recepción.

Está previsto remitir a los subcomités pertinentes de la OMI varias medidas a corto plazo sobre la basura plástica marina para elaborar una implantación adecuada. Estos trabajos comenzarán en 2020 y se ha marcado el objetivo de implantar las medidas en 2025. Las medidas a corto plazo incluyen:

- Orientaciones a los Estados miembros sobre el cumplimiento de sus obligaciones en relación con el Anexo V de MARPOL en buques pesqueros y recopilación de información sobre pérdidas accidentales de las artes de pesca (se tratará en el PPR 7).

- Estudiar la posibilidad de hacer obligatorio el Libro registro de basuras para buques a partir de 100 GT (PPR 7).
- Complementar la formación de la gente de mar, mediante enmiendas al Código STCW, para reforzar los conocimientos sobre el medio ambiente marino de las tripulaciones de buques pesqueros (HTW 7).
- Estudiar de qué formas se podría informar sobre la posición de los contenedores marítimos perdidos en la mar, y establecer un sistema obligatorio de declaración de contenedores perdidos (a tratar en el MSC 102).

Convenio internacional de Hong Kong para el reciclaje de los buques

A fecha de 22 de octubre de 2019, el Convenio Internacional de Hong Kong para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, 2009 (HKC) había sido ratificado por 13 países, cuyas flotas suman el 29,4% de la flota mercante mundial.

El 16 de julio, Alemania ratificó el convenio. Se convierte así en el 13º Estado en hacerlo tras Malta, Bélgica, Congo, Dinamarca, Francia, Noruega, Panamá, Turquía, Países Bajos, Serbia, Japón y Estonia.

El objetivo del HKC es que el reciclaje de los buques, al final de su vida útil, no suponga riesgos innecesarios para la salud pública, la seguridad de los trabajadores o el medio ambiente. Cubre “el proyecto, construcción, operación y la preparación de los buques para facilitar su reciclaje seguro y ambientalmente racional sin comprometer la seguridad ni la eficacia operacional de los buques”. También establece las normas de prevención de riesgos laborales y de seguridad de los trabajadores de las instalaciones de reciclaje de buques y el establecimiento de un mecanismo apropiado de aplicación, “que incorpore requisitos de certificación y notificación”.

Este Convenio entrará en vigor 24 meses después de que haya sido ratificado por 15 Estados que representen al menos el 40% del arqueo bruto de la flota mercante mundial y cuyo volumen de reciclaje de buques durante los 10 años precedentes represente al menos el 3% de las GT de la flota conjunta de dichos Estados.

ANAVE pidió hace más de 3 años al Gobierno su ratificación que, según informa la DGMM, podría estar muy próxima, una vez se constituyan las Cortes.

Anexo: 2.4.1 Formulario de ICS para recopilar información sobre las experiencias de los armadores en cuestiones relacionadas con la compra, instalación, mantenimiento y operación de los BWMS.

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 2019/995**, por la que se modifica la Decisión de Ejecución 2016/2323 por la que se establece la **lista europea de instalaciones de reciclado de buques** con arreglo al Reglamento 1257/2013, ver **Anexo 3.1.1** y apartado 3.2 de este capítulo: se publicó el 18 de junio y entró en vigor a los 20 días de su publicación. Según el Reglamento 1257/2013 sobre reciclaje de buques, desde el 31 de diciembre de 2018, todos los buques que naveguen bajo banderas comunitarias y vayan a ser desguazados deberán serlo en una de las instalaciones de reciclaje de buques autorizadas por la Comisión e incluidas en la lista que se publicó a finales de 2016 y que se ha actualizado ya en cuatro ocasiones. Mediante esta Decisión se han incluido nuevas instalaciones de reciclado en Dinamarca, Noruega y Turquía.
- **Directiva 2019/1159**, que modifica la Directiva 2008/106/CE sobre el **nivel mínimo de formación en las profesiones marítimas**, y se deroga la Directiva 2005/45 sobre el reconocimiento mutuo de los títulos expedidos por los Estados miembros a la gente de mar: publicada el 12 de julio, entró en vigor a los 20 días de su publicación. Los Estados miembros disponen hasta el 2 de agosto de 2021 para trasponer esta norma a sus legislaciones nacionales. Los principales cambios que se han introducido son los siguientes:
 - Los títulos originales que por exigencia de la Directiva deben estar disponibles a bordo del buque, además de en papel, también se podrán tener en formato electrónico y su autenticidad y validez podrán comprobarse mediante el procedimiento establecido en el apartado 12.b), del artículo 5.
 - La Comisión podrá adoptar actos delegados para digitalizar los títulos y refrendos de la gente de mar, cuando entren en vigor las enmiendas al Convenio STCW y a la parte A del Código STCW sobre los títulos digitales para la gente de mar.
 - Se ha introducido un nuevo artículo 5 *ter* sobre el “Reconocimiento mutuo de los títulos expedidos por Estados miembros a la gente de mar”, que básicamente dice que:
 - Todos los Estados miembros deberán **aceptar los certificados de suficiencia y las pruebas documentales** expedidos por otro Estado miembro, **en papel o en formato electrónico**, para permitir que la gente de mar preste servicio a bordo de buques que enarboles su pabellón.
 - Todos los Estados miembros deberán **reconocer los títulos de competencia expedidos por otro Estado miembro o los certificados de suficiencia expedidos por otro Estado miembro a capitanes y oficiales** de acuerdo con las reglas V/1-1 y V/1-2 del anexo I de esta Directiva, mediante el refrendo de esos títulos que acredite su reconocimiento. El refrendo que acredite el reconocimiento se deberá limitar a los cargos, funciones y niveles de competencia o suficiencia prescritos en él. El refrendo

solo se expedirá si se cumplen todos los requisitos establecidos en el Convenio STCW, de acuerdo con el párrafo 7 de la regla I/2 de dicho Convenio.

- Todos los Estados miembros **aceptarán los certificados médicos expedidos bajo la autoridad de otro Estado miembro**, para permitir que la gente de mar preste servicio a bordo de buques que enarbolen su pabellón.
- Las autoridades competentes de un Estado miembro de acogida podrán imponer **limitaciones adicionales a los cargos, funciones y niveles de competencia o suficiencia relativos a los viajes próximos a la costa** a los que se refiere el artículo 7, o a los títulos alternativos expedidos con arreglo a la regla VII/1 del anexo I.
- **Decisión 2019/1217**, relativa a las **normas armonizadas para los equipos de flotación individuales/chalecos salvavidas** elaboradas en apoyo de la Directiva 89/686/CEE: se publicó el 18 de julio
- **Decisión 2019/1245**, 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 2019/373 (Atalanta/2/2019).
- **Reglamento 2019/1239**, por el que se crea un entorno europeo de **ventanilla única marítima** y se deroga la Directiva 2010/65/UE.
- **Decisión 2019/1264**, por la que se nombra al comandante de la fuerza de la misión militar de la Unión Europea destinada a contribuir a la formación de las fuerzas de seguridad somalíes (EUTM Somalia) (EUTM Somalia/1/2019).
- **Reglamento 2019/1397**, relativo a los requisitos de diseño, construcción y rendimiento y a las normas de ensayo para **equipos marinos** y por el que se deroga el Reglamento de Ejecución 2018/773.
- **Decisión 2019/1591**, relativa al nombramiento del Jefe de Misión de la Misión de la UE de desarrollo de las capacidades en Somalia (EUCAP Somalia) (EUCAP Somalia/1/2019).
- **Decisión 2019/1613**, relativa al nombramiento del comandante de la Fuerza de la UE para la Operación Militar de la UE destinada a contribuir a la disuasión, prevención y la represión de los actos de piratería y del robo a mano armada frente a las costas de Somalia (Atalanta) (ATALANTA/3/2019).

- Anexos:**
- 3.1.1 Decisión 2019/995, por la que se modifica la Decisión de Ejecución 2016/2323 por la que se establece la lista europea de instalaciones de reciclado de buques.
 - 3.1.2 Directiva 2019/1159, que modifica la Directiva 2008/106/CE sobre el nivel mínimo de formación en las profesiones marítimas, y se deroga la Directiva 2005/45 sobre el reconocimiento mutuo de los títulos expedidos por los Estados miembros a la gente de mar.
 - 3.1.3 Reglamento 2019/1239, por el que se crea un entorno europeo de ventanilla única marítima y se deroga la Directiva 2010/65/UE.

3.2 Otros asuntos comunitarios

Reglamento 1257/2013 sobre el reciclaje de buques

El Reglamento 1257/2013 relativo al reciclado de buques, **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 (HKC) adoptado por la OMI en 2009;

ECSA se ha planteado, como una prioridad importante y urgente conseguir 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.

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**.

Desde el 31-12-2018 son de aplicación algunas nuevas obligaciones derivadas del Reglamento 1257/2013, en particular:

- Todos los **“buques nuevos”** de pabellón europeo deberán llevar a bordo un **Inventario de materiales peligrosos**. A estos efectos, se entiende por “buque nuevo” aquel cuyo contrato de construcción se celebre el 31-12-2018 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.
- Los **buques existentes** de pabellón europeo **que se envíen a desguace** (solo éstos, no todos los buques) a partir del 31-12-2018 deben:
 - Llevar a bordo el inventario.
 - Reciclarse en instalaciones de la lista europea, siguiendo los procedimientos que se indican en el reglamento.

Sólo en los supuestos arriba mencionados (buques de pabellón europeo nuevos o que se vayan a enviar a desguace) será obligatorio llevar a bordo el inventario desde el 31-12-2018. El resto de buques (pabellón no europeo o que no esté previsto su desguace), deberán llevar a bordo el inventario a partir del **31-12-2020**.

En 2018, la Agencia Europea de Seguridad Marítima, EMSA elaboró unas Directrices para preparar el inventario. Varias organizaciones navieras internacionales (ECSA e ICS por ejemplo) criticaron estas Directrices, en principio de carácter puramente recomendatorio, porque van más allá de las obligaciones que establece el Reglamento. La aplicación de estas Directrices, aumentaría el número de muestras que se deben recopilar y, por tanto, los costes de las inspecciones. Algunos Estados de bandera como Francia están valorando la posibilidad de hacer obligatorias las directrices de EMSA, lo que provocaría incertidumbre y una aplicación en dos direcciones, ya que también han ratificado el Convenio HKC.

En consecuencia, ECSA publicó un documento que destaca sus preocupaciones sobre ciertos elementos del documento de EMSA, que contradice y excede las Directrices elaboradas por la OMI, a las que se hace referencia en el reglamento europeo.

Por otra parte, varias organizaciones expertas en esta materia nos han indicado que, especialmente en buques de edad avanzada, de los que no se dispongan de mucha documentación, lo más cómodo y operativo es elaborar el inventario durante una varada en dique.

La interpretación de ANAVE sobre los puntos principales del Reglamento, que fue confirmada por los responsables de la Administración española, es la siguiente:

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 enarbolan 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 enarbolan 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** enarbolan 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 con pabellón de un Estado Europeo, desde el **31 de diciembre de 2018**.

Lista de instalaciones de reciclaje de la UE

El ya citado Reglamento (UE) 1257/2013 exige que los buques abanderados en países de la UE sean reciclados en instalaciones aprobadas en una lista elaborada por la Comisión.

El 18 de junio, la Comisión Europea actualizó la “lista europea” que incluye un total de 34 instalaciones, 4 de ellas situadas fuera de la UE (3 en Turquía y 1 en EEUU). El borrador de dicha lista se circuló en abril y no ha sufrido cambios. Las instalaciones de reciclaje están distribuidas de la siguiente manera:

- 30 en el EEE: Noruega y Dinamarca (5 en cada país); Reino Unido y Francia (4 cada uno); Lituania (3); Países Bajos (2); y Bélgica, Estonia, España, Italia, Letonia, Portugal y Finlandia (1 en cada país);
- 4 fuera: 3 en Turquía y 1 en EE.UU.

En total suman una capacidad anual de unas 798.000 LDT, aún lejos de los 2,5 millones de LDT que establece el Reglamento.

Directrices de la EMSA para las inspecciones de *Port State Control* sobre reciclaje de buques

El 27 de septiembre, la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA) publicó el documento [*“Guidance on inspections of ships by the port States in accordance with Regulation \(EU\) 1257/2013 on ship recycling”*](#), inspecciones de los Estados del puerto de la UE para hacer cumplir las disposiciones del Reglamento europeo sobre reciclaje de buques (EU SRR).

Como ya se ha dicho, el EU SRR entró en vigor el 31 de diciembre de 2018. A partir de dicha fecha, los buques nuevos abanderados en la UE están obligados a llevar el Certificado de Inventario de Materiales Peligrosos, y los buques existentes deberán hacerlo a partir del 31 de diciembre de 2020. Los buques abanderados en países que no pertenecen a la UE deberán disponer, a partir del 31 de diciembre de 2020, de una Declaración de Cumplimiento (*Statement of Compliance*, SoC) y de un inventario de materiales peligrosos.

Resumen de las Directrices de la EMSA:

A. Régimen de inspección en virtud de la Directiva sobre *Port State Control* (PSC)

En las inspecciones de buques que se lleven a cabo bajo la Directiva 2009/16 sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto, el inspector (*Port State Control Inspector*, PSCO), como mínimo, comprobará que el buque dispone a bordo de un Certificado de Inventario de Materiales Peligrosos o de un Certificado de buque listo para reciclaje (*Ready for Recycling Certificate*, RfRC) o de una Declaración de Cumplimiento (SoC), según corresponda, y lo registrará en la plataforma THETIS. Los modelos de formulario de estos documentos se publicaron en las Decisiones de Ejecución (UE) 2016/2325 y 2016/2321. En dichos documentos también se incluye un modelo de SoC que pueden usar los buques abanderados en un tercer país.

Cabe señalar que, la comprobación inicial de estos certificados o las observaciones del PSCO sobre el buque pueden revelar motivos fundados que impliquen que el buque no cumple el SRR. En este caso, el PSCO continuará la inspección bajo el régimen del EU SRR.

B. Régimen de inspección del EU SRR (fuera del alcance de la Directiva sobre PSC)

Si se detectan motivos fundados durante una inspección iniciada bajo el régimen de la Directiva sobre PSC, el PSCO, actuando ahora bajo el régimen del EU SRR, puede continuar la inspección o solicitar la asistencia de otro inspector autorizado por el Estado miembro para actuar bajo el régimen del EU SRR. El informe de inspección debe registrarse en la plataforma THETIS-EU.

Además, fuera del alcance del régimen de inspecciones de la Directiva sobre PSC, los Estados miembros también pueden decidir aplicar las disposiciones del SRR utilizando inspectores autorizados para iniciar las inspecciones con el objetivo de controlar que el buque cumple los

requisitos del EU SRR. El informe de inspección también debe registrarse y presentarse en el THE-TIS-EU.

En resumen, las inspecciones relacionadas con el Reglamento sobre Reciclaje se pueden iniciar bajo el régimen de la Directiva sobre PSC y también por un Estado rector del puerto fuera del alcance de la Directiva sobre PSC.

Además, tras la comprobación inicial del certificado sobre reciclaje, si se detectan motivos fundados, un inspector (que puede ser un PSCO o un “inspector específico de reciclaje de buques” que trabajará bajo el régimen del EU SRR) podrá llevar a cabo una inspección detallada de un buque abanderado en un pabellón de otro Estado miembro de la UE o inspeccionar la Declaración de Cumplimiento (SoC) de un buque que enarbola el pabellón de un tercer país. En ambos casos, el buque puede ser responsable de otras medidas de cumplimiento de acuerdo con las disposiciones del Reglamento de Reciclaje. Por ello, la elaboración y mantenimiento del inventario de materiales peligrosos de los buques va a ser fundamental a medida que se acerquen los plazos de cumplimiento.

Las Directrices detallan los siguientes casos de incumplimientos del Reglamento que pueden dar lugar a la detención del buque:

- No disponer a bordo un Certificado relacionado con el reciclaje del buque, según corresponda.
- No disponer de un Certificado de reciclaje del buque válido, es decir, cuando la condición del buque no se corresponde sustancialmente con los detalles del certificado (excepto si la Parte I del Inventario de Materiales Peligrosos no se ha mantenido y actualizado adecuadamente);
- El inventario de materiales peligrosos exigido por el Reglamento no es específico del buque.
- El Inventario de Materiales Peligrosos requerido no ha sido verificado por el Estado de pabellón u organización reconocida autorizada para actuar en su nombre.
- El plan de reciclaje del buque no refleja adecuadamente la información contenida en el Inventario de materiales peligrosos.
- Un buque de la UE se dirige a una instalación de reciclaje de buques no incluida en la lista europea de instalaciones de reciclaje de buques.
- El incumplimiento de las medidas de control para los materiales peligrosos enumerados en el Anexo I del Reglamento.

La Cámara Naviera Internacional (ICS) ha analizado este documento y, en su opinión, la aplicación práctica de estas directrices evitaría demoras innecesarias a los buques a los que se les aplica el Reglamento de Reciclaje. Sin embargo, algunas de las cuestiones que plantea el documento son confusas y de cierta preocupación, incluso para aquellos que conocen bien el Reglamento de Reciclaje de la UE y el Convenio de Hong Kong de la OMI. En gran medida, esta confusión es consecuencia de la extralimitación del Reglamento de REUE y los términos de sus requisitos sobre el IHM.

Por ejemplo, las directrices son ambiguas entre los motivos que podrían requerir tomar medidas adicionales y lo que constituye tomar una acción admisible contra el buque. En parte esto se debe a la forma cómo está estructurado el documento, y se aclararía con una mejor redacción, pero parte es consecuencia de la confusión o áreas grises en la legislación.

En concreto, la cuestión de los casos de incumplimiento del IHM se confunde por completo. Un IHM que no se corresponda sustancialmente con la condición del buque podría constituir un motivo fundado para sospechar que el buque no cumple y, en consecuencia, dar lugar a una serie de acciones que podrían dar lugar a un muestreo a bordo. Sin embargo, las directrices en otro apartado reconocen que no actualizar el inventario no es una deficiencia motivo de detención y sólo exige registrar un mensaje de alerta en el THETIS. Las consecuencias de dicha alerta en el siguiente puerto de escala del buque tampoco están claras. Además, las directrices reconoce a través de la referencia que se hace a los ciclos de inspección y a las Directrices de la OMI que un certificado IHM que no se corresponde sustancialmente con la condición del barco no constituye una infracción del Reglamento siempre que el buque disponga de un procedimiento a bordo para mantener la Parte I del IHM. En la práctica, un Certificado IHM y un procedimiento a bordo identificable para actualizar el IHM deberían ser suficientes a los efectos de una inspección de *Port State Control*, pero las directrices no son claras en esta cuestión y es probable que surjan dudas en su interpretación.

Las recomendaciones sobre los controles de muestreo también son motivo de preocupación. Aunque las directrices reconocen que llevar a cabo el muestreo implica riesgos para el personal implicado en esta tarea y el de a bordo, y que sólo debería ser una última opción si se considerara absolutamente necesario, sin embargo, la posibilidad de poder aplicar esta medida y la falta de claridad con respecto a las responsabilidades en todos los casos es un problema, como lo es la referencia a la Guía de Mejores prácticas de EMSA, que recomienda llevar a cabo una verificación aleatoria y va más allá de los requisitos establecidos en el Convenio de Hong Kong, lo que podría provocar problemas para los buques no europeos.

Cabe la posibilidad de que, en la práctica, las directrices se apliquen de un manera pragmática y se mantenga la redacción y el espíritu del Convenio de Hong Kong. Sin embargo, a la vista de las preocupaciones que ya existen sobre la aplicación de las Directrices de la EMSA sobre el IHM a través de las legislaciones nacionales, convendría que se aclarase cómo se van a implantar exactamente estas directrices recomendatorias por los Estados de la UE. En nuestro caso, vamos a trasladar esta consulta a la DGMM.

Reglamento 2015/757 sobre seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de CO₂ – Reglamento MRV

Propuesta de revisión del Reglamento MRV

El 4 de febrero, la CE publicó una propuesta legislativa para modificar el Reglamento MRV teniendo en cuenta el sistema DCS de la OMI. Los cambios propuestos se limitaron principalmente a dos aspectos:

- Alinear algunas definiciones, como las de “empresa”, “periodo de notificación”, “peso muerto”, etc. a las del sistema de la OMI, lo que no tiene efecto ninguno en la práctica.
- Hacer que la **aportación de los datos de la carga** pase a ser **voluntaria** para la compañía.

Para su adopción, esta propuesta debe pasar el trámite del procedimiento legislativo ordinario de la UE, por el Consejo y Parlamento.

ANAVE valoró muy negativamente esta propuesta, ya que mantiene prácticamente toda la carga burocrática sobre las empresas y es partidaria de proponer que se eliminen del Reglamento MRV los aspectos relativos a:

- La obligación de informe por viaje, que supone una carga burocrática muy notable para los buques que hacen escalas frecuentes, especialmente en TMCD.

- La verificación por un verificador acreditado, requisito que no se introduce en el ámbito de la OMI y supone una carga burocrática un coste para las empresas europeas. La argumentación de la Comisión es que a los sectores que participan en mecanismos de comercio de emisiones se les obliga a verificar sus datos de emisiones. Si bien esto puede tener sentido en ese ámbito, dado que de los datos de emisiones se deducen obligaciones económicas para las empresas, no parece tenerlo en el caso del MRV, en el que no hay asociadas tales obligaciones económicas.
- La posibilidad de hacer públicos datos a nivel de empresa, que no existe en el DCS de la OMI.

A finales de octubre, se reunió el Comité de Representantes Permanentes de los Gobiernos de los Estados miembros (COREPER) para debatir la revisión del Reglamento MRV y su alineación con el sistema DCS de la OMI de la OMI. ECSA nos ha informado de que los resultados de estos debates **no están siendo positivos**. Los representantes permanentes de Malta, Chipre y Grecia formularon una declaración expresando sus objeciones a la propuesta actual de revisión, que está muy alejada de conseguir una alineamiento y mucho más lejos aún de un alineación total con el DCS de la OMI.

Hasta ahora, ECSA tenía la firme opinión de que el MRV de la UE debía alinearse totalmente con el DCS de la OMI. Sin embargo, dada la situación actual, la secretaría de ECSA se está planteando volver a poner sobre la mesa la propuesta de la Comisión como un intento final de buscar una solución a la falta de alineación. La carga transportada y la publicación de información todavía están incluidas en la propuesta que se está debatiendo.

En la propuesta actual de la Presidencia de turno de la UE (Finlandia), sólo se han tenido en cuenta cambios sin importancia. Se han modificado algunas definiciones y se han introducido definiciones que aparecen en la normativa de la OMI, sin embargo, las cuestiones clave del Reglamento MRV no cambiarán si se adopta la propuesta de la Presidencia de la UE. Por ejemplo, los parámetros de “carga transportada” no cambiarán y la publicación de datos a nivel de empresa todavía está en la propuesta. Por tanto, la propuesta actual puede entenderse como una no alineación.

A principios de este año, la Comisión presentó una propuesta para que la “carga transportada” sea un parámetro voluntario en lugar de obligatorio en el Reglamento MRV de la UE. El peso muerto de proyecto sería entonces el “nuevo” parámetro, que sí está incluido en el sistema DCS de la OMI. Sin embargo, la publicación de datos sigue siendo parte de la propuesta de la Comisión y no cambia la normativa actual. La secretaría de la ECSA cree que en esta etapa la propuesta anterior de la Comisión publicada en febrero es el mejor camino a seguir como último recurso para alinear el MRV de la UE con el DCS de la OMI.

4. PIRATERÍA

Seguridad privada a bordo de buques mercantes de pabellón español y portugués (Madeira)

El 24 de octubre, el gobierno portugués publicó el Decreto-Lei n.º 159/2019, por el que se aprueba el régimen jurídico de la seguridad privada armada a bordo de buques que enarbolan pabellón portugués y transitan por zonas de alto riesgo de piratería. Dicha norma entrará en vigor a los 30 días de su publicación.

ANAVE ya conocía el borrador de este proyecto de Decreto-Ley que, en una primera fase de su tramitación, establecía requisitos muy restrictivos que en la práctica eran tan difíciles de cumplir como los de la norma española.

Sin embargo, gracias a las propuestas de enmienda que presentaron coordinadamente a las autoridades portuguesas ANAVE y la Asociación de armadores con buques inscritos en Madeira, finalmente se ha incluido en dicha norma el artículo 42, que permite a las empresas armadoras de buques de bandera portuguesa contratar los servicios de compañías de seguridad establecidas en otros Estados miembros de la UE, con una redacción lo suficientemente flexible que entendemos sería la que se necesitaría introducir en nuestra normativa española.

En España, ANAVE ha llevado a cabo en los últimos años múltiples gestiones ante distintas instancias de la Administración, solicitando la modificación de la normativa española para embarcar guardas armados de seguridad en buques mercantes españoles en zonas de riesgo de piratería, algo que actualmente resulta imposible en la práctica por los requisitos sobre la logística de armas impuestos en la Orden PRE/2914/2009, que están pensados más bien para la protección de buques pesqueros que faenan en una zona determinada, pero resultan en la práctica inviables para buques mercantes en tránsito en las zonas de Somalia y Golfo de Guinea.

A lo largo de 2019, una empresa española de seguridad privada ha estado trabajando con los servicios jurídicos del ministerio de Interior para flexibilizar los requisitos que hasta ahora exigía dicho ministerio de modo que le sea posible prestar sus servicios a los buques españoles haciendo uso de las “plataformas logísticas” existentes en la zona. Aunque se han producido ciertos avances, hasta el momento no ha conseguido obtener la autorización necesaria.

En el mes de octubre, ANAVE ha vuelto a tratar este asunto en varias ocasiones con el DGMM, y hemos pedido que el ministerio de Fomento se interese para avanzar en esta vía para encontrar una solución que haga posible definitivamente el embarque de guardias de seguridad en buques de bandera española en zonas de riesgo de piratería.

Informe de ICC-IMB sobre piratería para el periodo enero-septiembre de 2019

La piratería en **golfo de Guinea** sigue suponiendo una seria amenaza para los buques mercantes que navegan por esas aguas y supone un **86% de los incidentes con rehenes** y casi el **82% de los secuestros de tripulantes** en todo el mundo, según el último informe publicado sobre piratería de la Cámara Internacional de Comercio (ICC) y la Oficina Marítima Internacional (IMB), relativo a los primeros 9 meses de este año.

En ese tiempo se produjeron en todo el mundo un total de **119 incidentes** de piratería y robo a mano armada, frente a los **156** registrados en el mismo período de **2018**. En dichos incidentes, 95 buques fueron abordados, 10 recibieron disparos y 4 buques fueron secuestrados. El número de tripulantes tomados como rehenes durante dicho periodo se redujo a menos de la mitad, pasando de 112 en 2018 a 49 en 2019. Pero no han disminuido los ataques con armas de fuego y cuchillos, que se mantienen en niveles similares a los del año pasado.



IMB Piracy Report – January to September 2019

📍 = Attempted Attack 📍 = Boarded 📍 = Fired upon 📍 = Hijacked 📍 = Suspicious vessel



Total attacks Gulf of Guinea – 47

El **golfo de Guinea** y especialmente **Nigeria** sigue resultando una de las zonas más peligrosas para la navegación. En sus aguas los buques sufrieron el mayor número de ataques con **29**, de los cuales **11** se registraron en el puerto de **Lagos**.

En **Somalia** y el **golfo de Adén**, por el contrario, **no se han registrado incidentes** de piratería durante entre enero y septiembre de 2019. Aunque, según el IMB, es importante recordar que, *“los piratas somalíes siguen teniendo capacidad para llevar a cabo ataques en el Océano Índico”*.



IMB Piracy Report – January to September 2019

📍 = Attempted Attack 📍 = Boarded 📍 = Fired upon 📍 = Hijacked 📍 = Suspicious vessel



Total attacks Red Sea / Gulf of Aden – 0

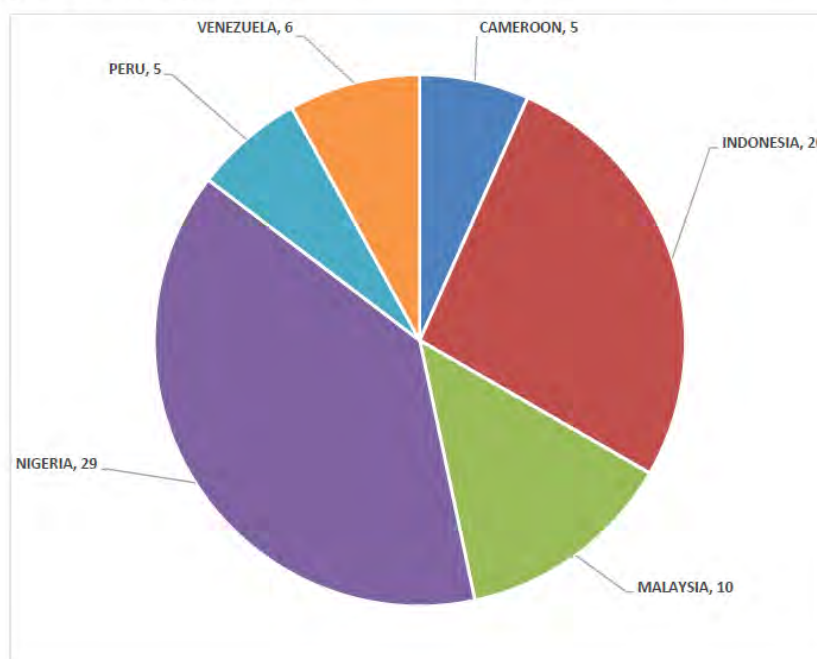
Total attacks east coast Somalia / Arabian Sea – 0

Por su parte, en **Indonesia** se ha registrado un importante descenso del número de ataques en los últimos años, bajando gradualmente de los 89 registrados en los primeros 9 meses de 2015 a solo **20** ataques consumados o fallidos en el mismo periodo de este año. IMB califica estos

resultados como “impresionantes” y los atribuye al continuo intercambio de información entre la Policía Marítima de Indonesia y el Centro de registro de ataques piratas del IMB.

IMB destaca también 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. 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 eficaz en la lucha contra este problema global.

CHART A: The following six locations contributed to 63% of the total attacks reported in the period January – September 2019



Recomendaciones del sector a los buques que naveguen por el golfo Pérsico, estrecho de Ormuz y golfo de Omán

El 13 de junio, los petroleros *Front Altair* y *Kokuka Courageous*, de armadores noruego y japonés respectivamente, fueron atacados en el golfo de Omán, en unos incidentes similares a los que se produjeron el 12 de mayo y que algunas fuentes denominan “sabotajes” y otras “terrorismo”. Las tripulaciones abandonaron los buques tras los ataques, dejándolos a la deriva en el estrecho de Ormuz.

En el mes de mayo, el *Lloyds Joint War Risk Committee* había incluido la zona del golfo Pérsico o Árabe y sus aguas adyacentes, que engloban la zona occidental del golfo de Omán de Longitud: 058° E en su lista de zonas de riesgo de conflicto.

Ante los incidentes y ataques que se han venido produciendo en el golfo de Omán durante los últimos meses, la Cámara Naviera Internacional (ICS) circuló unas recomendaciones de protección dirigidas a los buques que transiten por dicha zona, y que básicamente son:

- Seguir los procedimientos de registro e informe descritos en la tabla de la carta náutica Q6099 y las BMP-5.
- Notificar todos los incidentes de protección marítima, incluidos los comportamientos sospechosos, a *United Kingdom Maritime Trade Operations* (UKMTO), *Maritime Security Centre*

– *Horn of Africa* (MSCHOA) y *Combined Maritime Forces* (CMF). Los datos de contacto están recogidos en las BMP-5.

- Intensificar la vigilancia, por ejemplo, aumentando el número de centinelas y patrullas de protección, manteniendo la escucha por VHF y en contacto con las autoridades portuarias.
- Aplicar medidas de protección equivalentes al Nivel 2 del Código ISPS.
- Reforzar la integridad estanca del casco cerrando las puertas y escotillas.
- Asegurarse de que las zonas de la acomodación de los tripulantes se encuentran ubicadas por encima de la línea de flotación.
- Tener en cuenta la gran variedad de medidas de autoprotección adicionales descritas en el documento *ATP-02.1 Naval Cooperation and Guidance for Shipping*, que se pueden encontrar en la página web: www.maritimeglobalsecurity.org
- Mantenerse en contacto frecuente con las compañías de seguros.

Informe periódico del COVAM sobre incidentes de seguridad marítima

El Centro de Operaciones y Vigilancia de Acción Marítima (COVAM) de la Armada envía periódicamente un Informe sobre los incidentes de seguridad marítima que se producen en las zonas de Somalia y golfo de Guinea.

Según los mismos, la situación, actualizada a **31 de septiembre** de 2019, en la **zona de África Occidental y golfo de Guinea** es la siguiente:

1. Buques mercantes con bajo francobordo, pesqueros y remolcadores, en navegación:
 - Riesgo de secuestro y hostigamiento por elementos criminales/terroristas: Bajo.
 - Riesgo de actos de delincuencia: Moderado.
2. Buques mercantes con francobordo alto, en navegación:
 - Riesgo de secuestro y hostigamiento por elementos criminales/terroristas: Bajo.
 - Riesgo de actos de delincuencia: Bajo.
3. Buques de cualquier tipo que se encuentren a baja velocidad, fondeados o atracados:
 - Riesgo de secuestro y hostigamiento por elementos criminales/terroristas: Bajo excepto en los fondeaderos y aguas hasta las 100 millas de costa de Nigeria, con riesgo Moderado.
 - Riesgo de actos de delincuencia: Bajo excepto en los fondeaderos y aguas hasta las 100 millas de costa de Nigeria con riesgo Moderado.

Se ha producido un ligero aumento del número de incidentes notificados en comparación con el mismo periodo del año 2018, concentrándose la mayor parte de ellos en aguas del Delta del Níger y alcanzando las cifras de 2016.

Estos ataques continúan siendo violentos y tienen como objetivo principal las tripulaciones y sus bienes personales. El *modus operandi* es mediante ataques rápidos y abriendo fuego incluso antes de intentar abordar el buque objetivo y se está apreciando un aumento de la distancia desde la costa, llegando hasta las 100 millas.

Se mantiene la recomendación de poner en práctica las BMP-5 durante los tránsitos y las escalas en puertos y fondeaderos de la zona del golfo de Guinea.

La amenaza terrorista en los países ribereños desde Senegal hasta Angola se mantiene en un nivel de riesgo alto y está vinculada a una creciente radicalización islamista en la mayoría de Estados ribereños. Se han reforzado las medidas de protección para evitar ataques terroristas,

por ejemplo, en Camerún, Costa de Marfil, Ghana, Guinea, Senegal o Togo, donde hay fuerzas de seguridad antiterroristas desplegadas en las principales ciudades.

Los ciudadanos residentes y los intereses comerciales occidentales (instalaciones petrolíferas, de gas y zonas portuarias de aquellos países que apoyan la lucha contra grupos terroristas) son los objetivos principales de estos grupos terroristas. Por ello, se recomienda poner en práctica medidas de prevención en todas estas zonas de alto riesgo.

Por otro lado, se recomienda a los buques que en la zona del Delta del Níger y en las aguas territoriales entre Gabón y Guinea-Bissau activen las medidas del plan de protección de Nivel 2 del Código ISPS. Los datos de contacto de las autoridades en esa zona son:

COVAM

Centro de Operaciones y Vigilancia de Acción Marítima.

Armada Española - Fuerza Acción Marítima.

E-mail: covam@mde.es

Telf.: 00.34.968.12.00.20 // 00.34.968.50.00.50

Fax: 0034 968 127 033

MICA CENTER

Maritime Information, Cooperation and Awareness - Center

E-mail: mica-watchkeeper.fct@def.gouv.fr

Telf.: 0033 2 98 14 99 17

MDAT - GoG

Marine Domain Awareness for Trade – Gulf of Guinea

E-mail: watchkeepers@mdat-gog.org

Telf.: 0033.298.22.88.88

Fax: 0034 968 127 033

En las zonas marítimas de **África Oriental, golfo de Adén, golfo de Omán y mar Rojo**, el último informe disponible de **31 de octubre** muestra que para:

1. Buques mercantes con bajo francobordo, pesqueros y remolcadores, en navegación:
 - Riesgo de secuestro y hostigamiento por elementos criminales/terroristas: Moderado.
 - Riesgo de actos de delincuencia: Moderado.
2. Buques mercantes con francobordo alto, en navegación:
 - Riesgo de secuestro y hostigamiento por elementos criminales/terroristas: Bajo, excepto en la zona del estrecho de Bab al Mandeb/golfo de Adén/costa de Somalia/golfo de Omán/estrecho de Ormuz, con riesgo moderado.
 - Riesgo de actos de delincuencia: Bajo.
3. Buques de cualquier tipo al garete (a la deriva), fondeados o atracados:

- Riesgo de secuestro y hostigamiento por elementos criminales/terroristas: Moderado.
- Riesgo de actos de delincuencia: Moderado.

Información adicional de interés

Mar Rojo:

- Desde noviembre de 2018, los buques y aeronaves que operan en la zona han informado que se están produciendo múltiples interferencias en la señal GPS. Dichas interferencias se producen especialmente en las proximidades de Port Said, canal de Suez y en el puerto de Jeddah.

Somalia:

- Como consecuencia de la presencia permanente de buques de la Coalición Internacional, la actividad de piratería en la zona se ha reducido sustancialmente en comparación con años anteriores.
- Zona de riesgo: se mantiene como zona de máximo riesgo el espacio marítimo hasta las 200 millas de la costa somalí, especialmente en la costa oriental.

Estrecho de Bab al Mandeb:

- Se mantiene la amenaza terrorista que se ha materializado en intentos de ataques a buques en tránsito mediante lanchas cargadas de explosivos, por lo que se deben extremar las medidas de protección durante los tránsitos.

Estrecho de Ormuz:

- Los ataques de junio a petroleros en tránsito en la zona del golfo de Omán y estrecho de Ormuz han provocado que se haya elevado el nivel de riesgo en esta zona.

Yemen:

- A pesar de los intentos que se han llevado a cabo para llegar a un acuerdo estable entre las partes en conflicto, se mantiene la amenaza terrorista por ataques a buques en tránsito con lanchas cargadas de explosivos, por lo que se deben extremar las medidas de protección cuando se navegue por esta zona.
- Aviso de correos fraudulentos: las autoridades de la OMI han informado sobre la emisión de avisos de piratería mediante correos fraudulentos que simulan proceder de la “*Regional Maritime Information Sharing Centre*” de Yemen. Su origen es la antigua dirección de correo infoex@remisc.org. Como consecuencia de la guerra civil en Yemen, el Centro REMISC dejó de desempeñar sus funciones, por lo que las actuales comunicaciones procedentes de este centro se consideran “no legítimas”. Para efectuar análisis posteriores, se solicita que los correos que se puedan recibir sean remitidos como archivo adjunto a la dirección de correo del COVAM: covam@mde.es.

India:

- El 22 de diciembre de 2018, la Armada de la India puso en funcionamiento un nuevo centro en el ámbito de la Protección Marítima denominado “*Information Fusion Centre – Indian Ocean Region*” (IFC-IOR), con sede en Gurugram (a 20 km de Nueva Delhi). Se puede acceder a su “web” a través del enlace <https://www.indiannavy.nic.in/ifc-ior/index.html>

COVAM

Centro de Operaciones y Vigilancia de Acción Marítima.

Armada Española - Fuerza Acción Marítima.

E-mail: covam@mde.es

Telf.: 0034.968.127.032

Fax: 0034 968 127 033

International Maritime Bureau (IMB)

Piracy Reporting Centre (PRC).

E-mail: IMBKL@ICC-CCS.ORG / PIRACY@ICC-CCS.ORG

Telf.: 0060.3.2078.5769

INFORMATION FUSION CENTRE - INDIAN OCEAN REGION

IFC-IOR

Marina de la India.

E-mail: ifc-ior.gurugram@navy.gov.in

Telf.: +91 124 220 8385

Fax: +65 6594 5734

REGIONAL MARITIME INTERNATIONAL FUSION CENTER (CRFIMMadagascar)

E-mail: watchfloor@crfimmadagascar.ORG

Telf.: +261 20 22243 93

<https://crfimmadagascar.org>

5. PORT STATE CONTROL

5.1. Resultados del informe del MOU de París correspondientes a 2018

5.2. Resultados del PSC para buques de pabellón español

5.3. Campaña de inspección concentrada (CIC)

5.1. Resultados del informe del MOU de París correspondientes a 2018

Las Autoridades del Memorándum de París (MOU de París) para el Control de los Buques por el Estado del puerto (*Port State Control*, PSC) celebraron, entre el 13 y 17 de mayo de 2019, en San Petersburgo (Rusia), la reunión de su 52º periodo de sesiones. En la misma participaron también representantes de la Comisión Europea, la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA), observadores de la OIT y del Servicio de Guardacostas de EEUU, así como miembros de otros MOU (Tokio, Mar Negro, Caribe y Viña del Mar). En dicha reunión se aprobaron los resultados de las inspecciones llevadas a cabo durante el 2018.

Detalles de los resultados de 2018

Durante 2018, se efectuaron en la región del MOU de París **17.952** inspecciones a un total de **15.301** buques, cifras muy parecidas a las de 2017. Cada buque individual fue inspeccionado en promedio 1,17 veces, índice también similar al del ejercicio anterior.

Tras un descenso del número de inspecciones (de 24.058 en 2010 a 19.058 en 2011) tras introducir en enero de 2011 el Nuevo Régimen de Inspección (*New Inspection Regime*, NIR), que continuó descendiendo en 2012 (18.308) y 2013 (17.687), las cifras de 2014 mostraron un aumento del 4,3%, alcanzando las 18.447 inspecciones, para volver a descender en el periodo 2015-2018, en el que se han mantenido prácticamente constantes en unas 17.900 inspecciones. El objetivo de este NIR era introducir un sistema de selección de buques a inspeccionar basado en el riesgo, recompensando a las flotas de calidad. Así, los “buques de bajo riesgo” cuentan con una ventana de inspección de hasta 36 meses, mientras que los de “alto riesgo” están sujetos a inspecciones ampliadas cada 6 meses. A un buque con bandera de la lista gris o negra que sea detenido en varias ocasiones, se le puede denegar el acceso a puertos de la región del MOU de París.

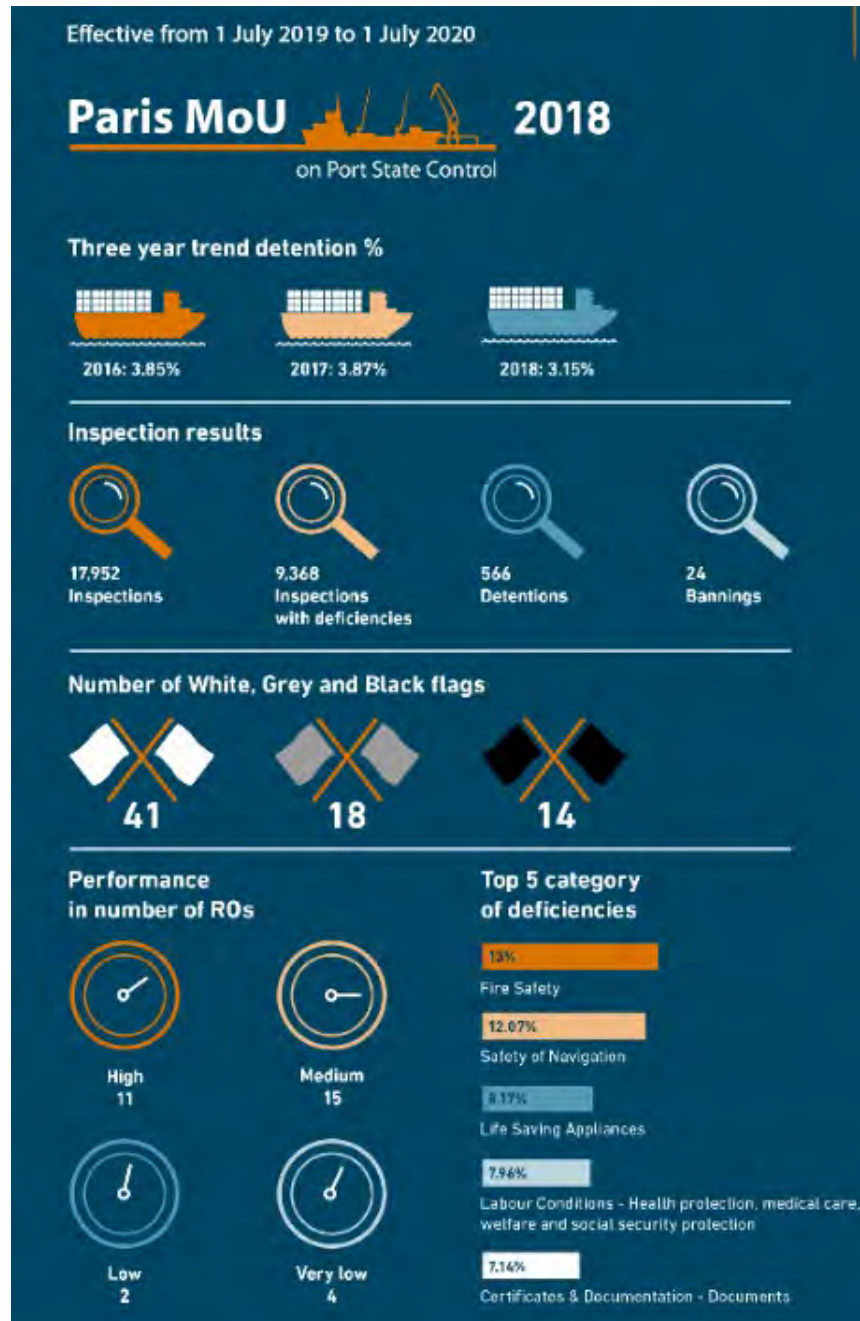
Algunas deficiencias suponen un claro peligro para la seguridad, salud o protección del medio ambiente y por ello se detiene al buque hasta que se hayan rectificado. En 2018, el número de detenciones se redujo significativamente pasando de **693 a 566 (-18%)**, el más bajo desde que se introdujo el NIR en 2011. Al haberse mantenido prácticamente estable el número de inspecciones, el cociente detenciones/inspecciones realizadas (3,15%) también se redujo considerablemente. En 2017 fue del 3,87%, el más alto desde 2011, en 2016 se situó en el 3,85% y en 2015 en el 3,42%, como se resume en la siguiente tabla.

Año	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
% Detenciones	3,61	3,65	3,78	3,38	3,42	3,85	3,87	3,15

En 2018 se negó la entrada a puertos de la región a **24 buques**, frente a 32 en 2017, manteniéndose en niveles similares a 2014 y 2016 (21 buques, respectivamente). Algunos buques continúan con la prohibición desde hace varios años. Otros han sido rechazados por segunda vez, tras múltiples detenciones, dando como resultado una prohibición por un periodo mínimo de 12 meses. En los últimos 3 años, Togo (19), Tanzania (18) y Comoras (15) han sido las

banderas con más buques a los que se ha denegado la entrada en puertos del MOU de París. Las causas principales fueron:

- Múltiples detenciones (22 casos).
- No presentarse en el astillero de reparaciones acordado previamente (2 casos).



El sistema de clasificación en Listas (Blanca, Gris y Negra) del MOU enumera todas las banderas, desde las de mayor calidad, a las que se consideran de alto o muy alto riesgo siempre que el número de inspecciones sea de 30 o más durante los últimos 3 años. Esta clasificación se basa en el número total de inspecciones y detenciones de los buques de cada bandera en ese periodo. Estas 3 listas incluyen en total **73** Estados (los mismos que en 2017). De ellos, **14** (uno más que en 2017), se encuentran en la Lista **Negra**; **18** en la **Gris** (dos menos que el año anterior) y **40** (uno más que en 2017) en la **Blanca**, que incluye los registros que mantienen un historial continuado de bajo porcentaje de detenciones.

Con 1.098 inspecciones y 145 detenciones, las banderas de la Lista Negra totalizan un índice de detenciones del 13,2%, inferior al obtenido en 2017 (16,9%) y 2016 (18,7%). Para los pabellones de la Lista Gris, este índice es del 6,4%, sensiblemente más bajo que el de 2017 (7,4%); y para los Estados de la Lista Blanca, este porcentaje fue del 2,3%, ligeramente mejor que los de los últimos 3 años (2,5% en 2017, 2,6% en 2016 y 2,5% en 2015).

La mayoría de las banderas que se consideraron de “muy alto riesgo” en años anteriores mantienen esa calificación en 2018, mostrando escasos signos de mejora. Los pabellones con los peores resultados son **Congo, Togo, Comoras, Palau, Camboya, Tanzania, República de Moldavia, Ucrania, Sierra Leona, Mongolia, Albania, San Cristóbal y Nieves, Belice e Islas Cook.**

Este año se han incorporado a la **Lista Negra** las banderas de **Mongolia y Albania**, que el año pasado estaban en la Lista Gris, ha pasado a la Lista Negra. Ha descendido a la **Lista Gris** el pabellón de **Arabia Saudita**, que hasta ahora se encontraban en la Lista Blanca. Vanuatu ha subido de la Lista Negra a la Gris y Bulgaria ha pasado a formar parte de las banderas no incluidas en la clasificación de listas del MOU de París.

Los mejores resultados los ha registrado **Isla de Man**, que lidera la **Lista Blanca** seguida de Bahamas, Singapur, Francia, Reino Unido y Holanda. Otras banderas han descendido posiciones y ya no se encuentran entre las 10 con mejores resultados, como Dinamarca (pasa del puesto 4 al 11) e Italia (pasa del puesto 7 al 18). Tras un año en la lista gris, han vuelto a la lista blanca Rusia y Lituania. España figura en el puesto 34 de la Lista Blanca.

WHITE LIST

RANK	FLAG	INSPECTIONS 2014-2018	DETENTIONS 2014-2018	BLACK TO GREY LIMIT	GREY TO WHITE LIMIT	EXCESS FACTOR
WHITE LIST						
1	Isle of Man (UK)	651	5	57	34	-1.80
2	Bahamas	2.207	27	175	134	-1.78
3	Singapore	1.925	24	154	116	-1.76
4	France	279	1	27	12	-1.75
5	United Kingdom	1.154	13	96	66	-1.74
6	Netherlands	2.978	44	232	185	-1.71
7	Marshall Islands	4.248	66	325	270	-1.70
8	Cayman Islands (UK)	480	4	43	24	-1.70
9	Norway	1.489	21	121	88	-1.66
10	Hong Kong, China	1.983	30	158	120	-1.66
11	Denmark	1.232	18	101	71	-1.62
12	Germany	550	7	49	28	-1.54
13	Luxembourg	199	1	20	8	-1.51
14	Japan	133	0	15	4	-1.51
15	Ireland	130	0	14	4	-1.49
16	Sweden	299	3	29	13	-1.46
17	Liberia	4.206	96	322	267	-1.44
18	Italy	1.039	20	87	59	-1.41
19	Gibraltar (UK)	675	12	59	36	-1.38
20	Malta	4.680	117	357	298	-1.37
21	Belgium	221	2	22	9	-1.36
22	Cyprus	1.964	47	157	118	-1.32
23	Greece	876	19	74	48	-1.28
24	Bermuda (UK)	244	3	24	10	-1.25
25	Estonia	87	0	11	2	-0.98
26	China	161	2	17	5	-0.96
27	Portugal	958	30	81	54	-0.92
28	Barbados	358	10	34	17	-0.74
29	Antigua and Barbuda	2.581	108	202	159	-0.70
30	Latvia	99	1	12	2	-0.63
31	Finland	425	14	39	21	-0.61
32	Turkey	1.047	42	87	59	-0.61
33	Philippines	146	3	16	5	-0.51
34	Spain	142	3	15	4	-0.46
35	Lithuania	115	2	13	3	-0.44
36	Poland	87	1	11	2	-0.40
37	Croatia	110	2	13	3	-0.35
38	Panama	6.200	343	468	400	-0.32
39	Faroe Islands, DK	235	8	23	10	-0.27
40	Russian Federation	1.243	66	102	72	-0.17
41	Korea, Republic of	75	1	9	1	-0.08

Por tipos de buques, los de carga general-multipropósito tuvieron en 2018 el mayor índice detenciones/inspecciones (6,3%), aunque sensiblemente mejor que los obtenidos en 2017 (7,8%) y 2016 (7,2%); a continuación se encuentra el grupo de “Otros” que totalizaron el 5,9% (frente al 4,8% de 2017): los de cargas pesadas obtuvieron un 4,1% (casi igual al 4,3% de 2017), y los de carga refrigerada y los remolcadores empeoraron notablemente, pasando del 1,7% y 1,6% respectivamente en 2017 al 3,4% y 3,3% en 2018. Los demás tipos de buques han conseguido reducir sus porcentajes de detenciones respecto a los obtenidos en 2017. El segmento de la flota que ha obtenido los mejores resultados, con 0 detenciones, fue el de los buques tanque para el transporte de sustancias nocivas líquidas (*Noxious Liquid Substances Tankers*, NLS) y los buques para el transporte de carga general combinada (estos últimos totalizaron en 2017 el 16,7% de las detenciones, por lo que han mejorado sustancialmente sus resultados).

El número de deficiencias se ha mantenido estable en los últimos 3 años. En 2018 se registraron 40.368 (en el 52% de las inspecciones se registraron una o más deficiencias), cifra que se ha reducido ligeramente en valor absoluto frente a las 41.125 de 2017 y las 42.131 de 2016 (si bien en ambos casos también resultaron deficiencias en el 52% de las inspecciones). El promedio de deficiencias/inspección se ha mantenido igual que en 2017, 2016 y 2015 (2,3).

En 2018, los 5 tipos de deficiencias más frecuentes fueron los relacionados con el **Código ISM** (1.911 deficiencias, 4,7% del total), **puertas contra incendios/aberturas de las divisiones piroresistentes** (1.057 deficiencias, 2,6%), **publicaciones náuticas** (811 deficiencias, 2,0%), **cartas náuticas** (693 deficiencias, 1,7%) y la **cumplimentación del Libro registro de Hidrocarburos** (661 deficiencias, 1,6%). El total de este grupo de deficiencias (5.133) se ha mantenido prácticamente sin variaciones en 2018 (12,7%) con respecto al año 2017 (5.119 deficiencias, el 12,5%).

Aspectos esenciales, como certificación y documentación, seguridad de la navegación, equipos contra incendios, prevención de la contaminación, condiciones de vida y trabajo a bordo, y gestión operacional de la seguridad totalizaron casi el 68% de las deficiencias (27.287), reduciéndose un 1,3% respecto al año pasado (27.662).

En las 2.973 deficiencias (7,4% del total) relacionadas con la **protección del medio ambiente** (convenio MARPOL 73/78), cabe resaltar la notable mejoría en las relativas al Anexo I: 602 en 2018 (-7,4% comparado con las 650 de 2017 y un -15,6% con respecto a las 713 de 2016); y al Anexo IV, que sumaron 326 deficiencias, frente a 372 de 2017 (-12,4%). Sin embargo, se han empeorado sus registros las relacionadas con los Anexos V y VI (+62,1%), con 762 y 691 deficiencias respectivamente. También han aumentado las deficiencias sobre la gestión de las aguas de lastre, pasando de 76 en 2017 a 572 en 2018. Esto se debe en gran medida a la entrada en vigor en 2017 del Convenio BWM y a la atención especial que han puesto los funcionarios del MOU de París en verificar el cumplimiento de los nuevos requisitos.

Respecto al **Código ISM**, se ha producido un ligero aumento en el porcentaje de deficiencias en comparación con el año anterior, pasando de 1.787 (4,3% del total de deficiencias) en 2017, a 1.911 en 2018 (4,7% del total).

El número de deficiencias sobre **seguridad de la navegación** se ha reducido de 5.611 en 2017 a 4.874 en 2018 (12,1% del total de deficiencias). Las relacionadas con los certificados y documentación del buque totalizaron el 15,5% del total de deficiencias, y también se ha reducido pasando de 6.745 a 6.275 en 2018.

En 2018, el número total de deficiencias relativas a las **condiciones de vida y trabajo a bordo** fue de 6.006 (14,9%), reduciéndose de las 6.372 (15,5%) de 2017 y de las 6.769 (16,1%) de 2016. Las específicas del Convenio sobre las normas mínimas en la marina mercante (Convenio ILO 147) descendieron sustancialmente por tercer año consecutivo, pasando de 977 deficiencias en

2016 (2,4% del total de deficiencias), a 389 en 2017 (0,9%) y a 357 en 2018 (0,9%). La mayoría de las deficiencias relativas al Convenio sobre el Trabajo Marítimo (MLC-2006) se han producido en las siguientes áreas: seguridad y prevención de accidentes, 3.090 deficiencias (41,8%); alimentación y suministro de alimentos, 1.260 (17,1%); acomodación del buque, 639 (8,6%); horas de trabajo y descanso, 628 (8,5%); documentos de empleo de la gente de mar, 554 (7,5%).

Resultados de las organizaciones reconocidas

Desde hace varios años, el Comité del MOU sigue de cerca el trabajo de las Sociedades de Clasificación que actúan como Organizaciones Reconocidas (OORR) en nombre de los Estados de bandera. Para evaluar sus resultados se aplica la misma fórmula que para las banderas. Son necesarias al menos 60 inspecciones a buques de una OR para que el resultado se tenga en cuenta en la lista. En 2018, 32 OORR alcanzaron este mínimo.

Las que mejores resultados obtuvieron fueron:

- *American Bureau of Shipping.*
- *DNV GL.*
- *China Classification Society.*
- *Lloyd's Register.*
- *Bureau Veritas.*
- *Nippon Kaiji Kyokai.*
- *Korean Register of Shipping.*
- *Turkish Lloyd.*
- *RINA Services.*
- *Russian Maritime Register of Shipping.*
- *Polski Rejestr Statkow.*

Y las que peores:

- *International Register of Shipping (IS) (Miami, Florida).*
- *Panama Shipping Registrar Inc.*
- *Shipping Register of Ukraine (SRU).*
- *Columbus American Register.*

Al comparar con el año anterior, se han producido pocos cambios en la actuación de las OORR.

Desde 1999 se han publicado datos sobre la responsabilidad de las OORR en relación con las deficiencias que son motivo de detención. Cuando una o varias deficiencias se atribuyen a una OR de acuerdo con los criterios, se registra como "OR responsable" y se informa a la misma. De las 566 detenciones registradas en 2018, en 97 casos (el 17,0%) se consideró responsable a la OR (frente al 14,3% en 2017).

5.2. Resultados del PSC para buques de pabellón español

El pabellón español ha **ascendido 5 puestos** en la **Lista Blanca** del MOU de París, desde el puesto 40 en el que se encontraba el pasado año, de tal modo que este año nuestro país se coloca por encima de banderas como Panamá o los EEUU.

La Administración española siguió siendo en 2018, ya por 11º año consecutivo, el Estado miembro del MOU de París que más inspecciones efectuó, 1.556 (el 8,7% del total), seguida de Italia, Reino Unido y Rusia, con 1.499, 1.381 y 1.360 respectivamente.

España como Estado de bandera

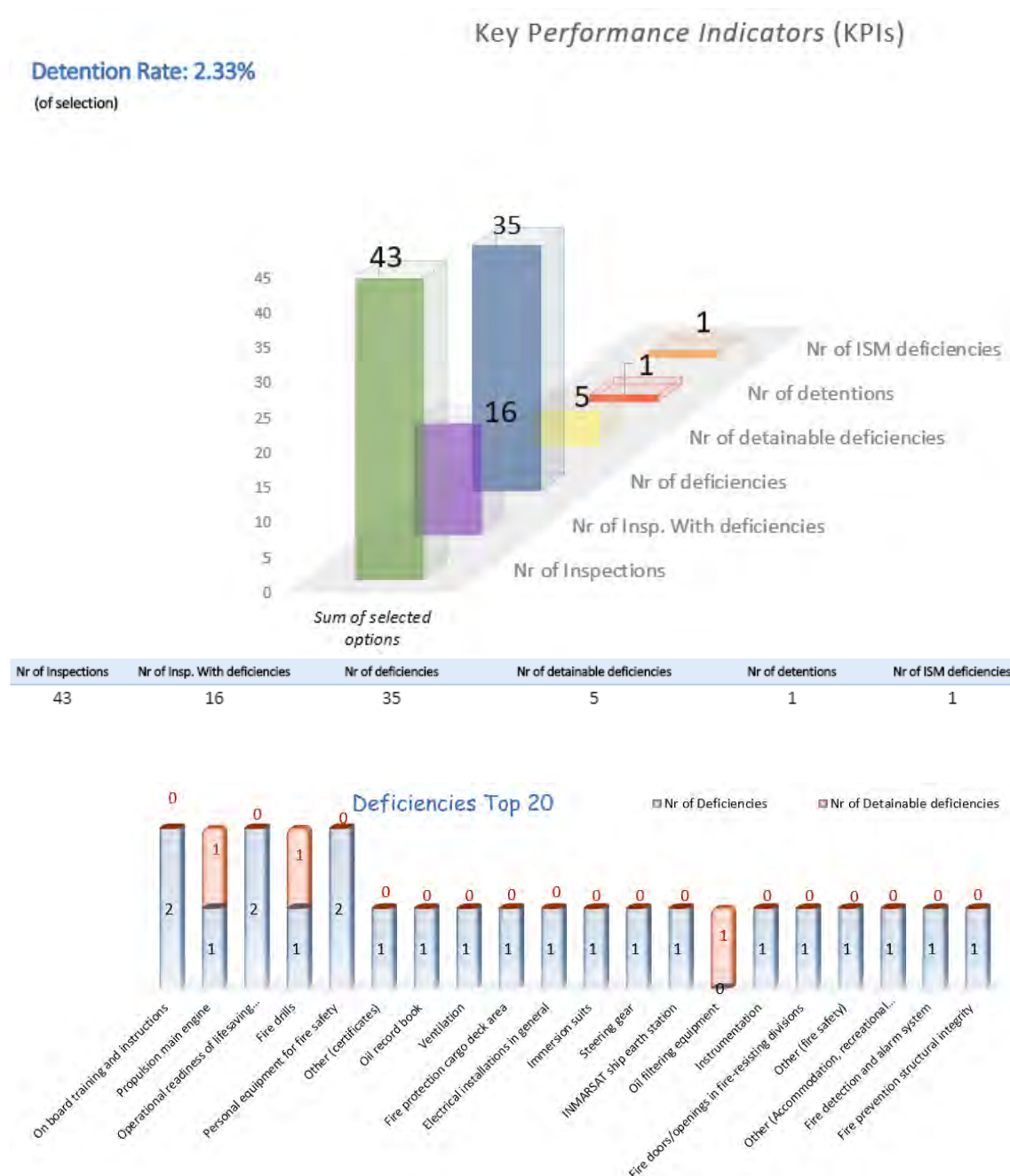
En 2018 se efectuaron **49 inspecciones a 43 buques españoles diferentes**, un 11,4% más que en 2017 (**44**), prácticamente el mismo número que en 2016 (48) y un 31,3% menos que en 2015 (**64**). Se detectó alguna deficiencia en el 46,9% de las mismas, cifra mejor que la obtenida en 2017 (54,5%). **Por primera vez desde 2011**, los inspectores de PSC **no detuvieron a ningún buque de pabellón español**.

Año	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019 (a 31 octubre)
Nº inspecciones	68	61	64	48	44	49	43
Nº buques distintos inspeccionados	66	52	52	45	40	43	43
Detenciones (% sobre inspecciones)	3 (4,4%)	2 (3,3%)	2 (3,1%)	1 (2,1%)	2 (4,5%)	0 (0,0%)	2 (4,3%)

En lo que llevamos de año 2019, se han producido **2 detenciones** en los meses de agosto y octubre, una de ellas a un buque de un armador no miembro de ANAVE, concretamente el bien conocido *Open Arms* (tuvo 6 deficiencias, 5 de ellas motivo de detención). No obstante, dicho buque aparecía como “buque no seleccionable” en la base de datos del THETIS al ser un buque no gubernamental dedicado a tareas de ayuda humanitaria y por ello teóricamente exento de las inspecciones de PSC. La DGMM está intentando que se elimine dicha detención de los registros del MOU de París y tiene previsto modificar la Instrucción de Servicio del Plan Lista Blanca para que todo buque que tenga previsto salir al extranjero, aunque no sea teóricamente seleccionable, se someta previamente a una inspección “Lista Blanca”. Ha aumentado un 11,9% el número de inspecciones a buques españoles y se ha reducido sustancialmente la media de deficiencias/inspección, pasando de 1,6 en 2018 a 0,9 (-43,5%).

	Enero – Octubre 2018	Enero – Octubre 2019	Variación (%)
Buques inspeccionados	39	46	+ 17,9% ↑
Inspecciones	42	47	+11,9% ↑
Inspecciones con deficiencias	21	19	-9,5% ↓
Porcentaje de inspecciones con deficiencias	50,0%	40,4%	-19,1% ↓
Deficiencias	68	43	-36,8% ↓
Promedio de deficiencias por inspección	1,6	0,9	-43,5% ↓
Detenciones	0	2	↑
Detenciones/Inspección (%)	0,0%	4,3%	↑

Los países que han inspeccionado nuestros buques en lo que va de año son: Portugal (13), Francia (10), Reino Unido/Gibraltar (5/3), Italia (7), Irlanda (3), Dinamarca (2) y Canadá, Holanda, Finlandia y Noruega (1 cada uno). Según la información que nos facilita la DGMM, en octubre se efectuaron 4 inspecciones, (1 por Francia, 1 por Irlanda, 1 por Italia y 1 por Noruega) a 4 buques individuales y se produjo 1 detención. 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.



Las tablas anteriores muestran el resultado de las inspecciones a los buques de pabellón español, publicados en la página “web” del MOU de París. Se observa que las 25 deficiencias detectadas (5 de ellas motivo de detención) están relacionadas con las siguientes materias:

- Formación a bordo e instrucciones.
- Propulsión del motor principal.
- Disponibilidad operacional de dispositivos de supervivencia.

- Ejercicios contra incendios.
- Equipo de protección individual para la seguridad contra incendios.
- Otros (Certificados).
- Libro registro de hidrocarburos.
- Ventilación.
- Protección contra incendios en la zona de la cubierta de carga.
- Instalaciones eléctricas en general.
- Trajes de inmersión.
- Aparato de gobierno.
- Estación INMARSAT buque-tierra.
- Equipo de filtración de hidrocarburos.
- Instrumentación.
- Puertas/aberturas contra incendios en divisiones piroresistentes.
- Otros (seguridad contra incendios).
- Otros (acomodación, zonas de esparcimiento, etc.).
- Sistemas de detección contra incendios y alarmas.

5.3. Campaña de Inspección Concentrada (CIC)

A partir del 1 de septiembre de 2018, y durante un periodo de 3 meses, las autoridades del MOU de París llevaron a cabo una CIC sobre el **cumplimiento de las normas para prevenir la contaminación atmosférica del Anexo VI del Convenio MARPOL**. Se inspeccionaron con más detalle los requisitos sobre los límites de azufre en los combustibles marinos utilizados a bordo de los buques, las notas de entrega de combustible y los procedimientos para la operación de cambio de combustible.

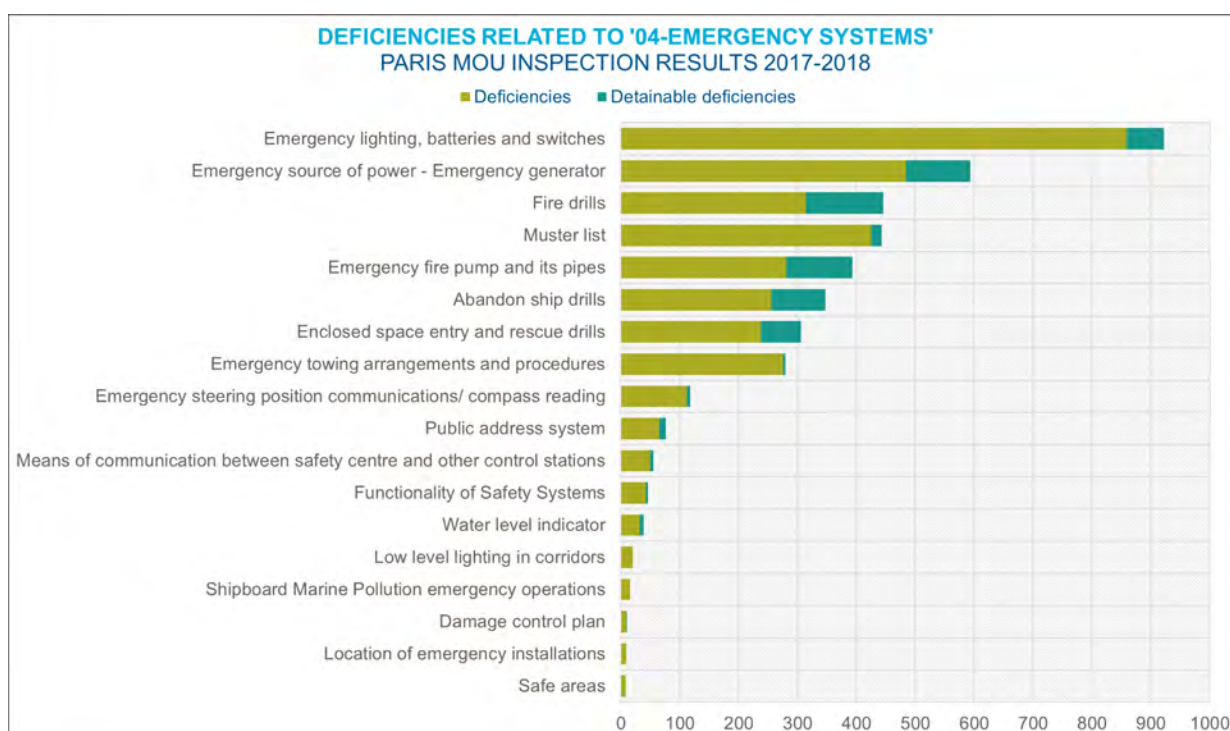
En general, los resultados de esta CIC mostraron una adecuada aplicación de las normas a bordo de los buques. En **4.021** inspecciones, se detectaron **801** deficiencias relacionadas con el tema de la campaña y se produjeron **131** detenciones, de las cuales solo 7 (el **0,2%**) estuvieron relacionadas con cuestiones propias de la CIC. Se inspeccionaron 14 buques de pabellón español y no se produjo ninguna detención.

Entre septiembre y noviembre, se está desarrollando una CIC sobre **equipos y procedimientos para responder a situaciones de emergencia a bordo del buque**. Su objetivo es verificar que:

- Los buques responden de manera adecuada y rápida a situaciones de emergencia.
- Los armadores y gestores navales toman las medidas necesarias y conciencian a sus tripulaciones sobre la importancia de los equipos de emergencia de los buques.
- Los equipos de emergencia instalados a bordo funcionan correctamente y son operados de manera eficaz por la tripulación.
- El capitán y los tripulantes entienden sus funciones y obligaciones en caso de emergencia, y están familiarizados con estas situaciones para actuar rápidamente cuando las circunstancias lo requieran.

El Secretario General del MOU de París (Luc Smulders) y el Secretario del MOU de Tokio (Hideo Kubota) han declarado que: *“Durante muchos años, el número de deficiencias relacionadas con los equipos de emergencia se ha mantenido dentro de las 5 categorías principales de deficiencias. Esta CIC conjunta sobre los equipos y procedimientos para responder a situaciones de emergencia no solo aumentará la concienciación sobre la seguridad entre la tripulación, sino que también reforzará la familiarización de la tripulación con los equipos de seguridad de emergencia y los procedimientos, contribuyendo a la prevención de accidentes en los océanos”*.

La siguiente tabla muestra las deficiencias detectadas por el MOU de París en la categoría “Equipos de Emergencia” en el periodo 2017-2018. Además, los resultados muestran que los ejercicios y simulacros de emergencia a bordo no siempre se llevan a cabo o no se registran de forma satisfactoria:



Detalles del cuestionario de la CIC

El cuestionario de esta CIC consta de 3 secciones (documentación, funcionamiento de los equipos de emergencia y familiarización de la tripulación con los mismos), incluye 11 preguntas y su objetivo es comprobar (ver **Anexo 5.2.1**):

- El correcto funcionamiento de los principales equipos de emergencia, como bombas contra incendios, generadores de emergencia y el aparato de gobierno.
- Que el mantenimiento y operación de los equipos se lleva a cabo con la periodicidad adecuada.
- Que los oficiales y tripulantes están familiarizados con los equipos de emergencia y su funcionamiento.

1. Plan de control de daños y manuales

Se debe comprobar que el plan está completo y que se actualiza según sea necesario. Asegúrese de que los planes son legibles y no contienen información incorrecta.

Los capitanes y oficiales deben estar familiarizados con los planes y procedimientos, y deben utilizarlos habitualmente en los simulacros/ejercicios que se llevan a cabo a bordo.

2. Sistema de megafonía

Si el buque dispone de un sistema de megafonía, se debe revisar que los altavoces funcionan correctamente y que el sistema se puede accionar desde el puente de navegación y cualquier otro espacio a bordo del buque, según lo exige la Administración de bandera, por ejemplo, desde

el local designado para hacer frente a una situación de emergencia (*Emergency Headquarters*, EHQ).

A bordo de los buques de pasaje, el sistema de megafonía debe estar conectado a la fuente de energía eléctrica de emergencia.

3. Detectores de nivel de agua o sistemas de detección de entrada de agua a bordo del buque

Si se dispone de un detector de nivel de agua o un sistema de detección de entrada de agua a bordo del buque, los sensores deberán estar correctamente colocados y el sistema de alarma totalmente operativo, incluidas las alarmas visuales y audibles en el puente.

4. Aparato de gobierno y alarmas de emergencia asociadas al mismo

Los aparatos de gobierno principal y auxiliar se deben reiniciar automáticamente cuando se restaura la energía después de una caída de planta (*blackout*) o un corte de suministro de energía eléctrica.

Las alarmas audibles y visuales en caso de fallo del aparato de gobierno principal o auxiliar, o en caso de bajo nivel de los depósitos de líquido hidráulico, deben estar completamente operativas. Los oficiales de puente y máquinas deben poder demostrar que están familiarizados con el funcionamiento del servomotor y sistemas de alarma instalados en el puente de navegación y en la máquina. Esto debe incluir la comprobación del funcionamiento correcto de los sensores en caso de alarma de bajo nivel de líquido hidráulico.

5. Cuadro de obligaciones (*Muster List*)

El cuadro de obligaciones debe ser legible, actualizado cuando sea necesario y debe estar expuesto en lugares bien visibles de todo el buque, incluidos el puente de navegación, la cámara de máquinas y los espacios de alojamiento de la tripulación, cumpliendo las disposiciones de la regla III/53 del Convenio SOLAS.

El cuadro de obligaciones debe incluir:

- Las características de la alarma de emergencia general, sistema de megafonía y medidas a tomar por los tripulantes y el pasaje en caso de emergencia.
- Detalles sobre cómo se da la orden de abandono de buque.
- Qué oficiales son responsables del mantenimiento y de los dispositivos contra incendios y salvamento, y de garantizar que estén listos para su uso inmediato.
- Referencias sobre qué personas actuarán como suplentes del personal clave que pueda quedar inoperativo en una emergencia.
- Las funciones que tiene asignadas cada tripulante.

El cuadro de obligaciones debe estar actualizado si se produce un cambio de tripulación que requiera su modificación.

En los buques de pasaje, el cuadro de obligaciones debe ser aprobado e indicar las funciones asignadas al personal que atiende a los pasajeros. Cada buque de pasaje debe disponer de procedimientos para localizar y rescatar a los pasajeros de sus camarotes.

Los tripulantes deben poder demostrar que están familiarizados con las obligaciones esenciales que tienen asignadas en caso de emergencia.

6. Fuente de energía eléctrica de emergencia

La fuente de energía eléctrica de emergencia debe proporcionar correctamente el suministro de energía a los equipos esenciales, incluida la iluminación de emergencia, que debe estar debidamente instalada y operativa.

Estos equipos esenciales en buques de carga deben incluir:

- Alarma general.
- Luces de navegación y otras luces.
- Luz de señalización diurna, tifón/sirena del buque, avisadores (*call points*) de accionamiento manual y todas las señales internas.
- Equipos de navegación.
- Sistema de detección y alarma contra incendios.
- Servomotor.
- Equipo de radio VHF y MF/HF.

Además, en buques de pasaje, estos equipos deben incluir:

- Todos los sistemas de comunicación interna.
- Bomba de suministro a los rociadores automáticos.
- Bomba de emergencia para el achique de sentinas y todo el equipamiento esencial para el funcionamiento de las válvulas de sentina accionadas eléctricamente por control remoto.
- Puertas estancas eléctricas, junto con su indicador y señal de advertencia.
- Dispositivos de emergencia para desplazar las cabinas de los ascensores hasta el nivel de una cubierta para la evacuación de personas atrapadas en los mismos.

La fuente de energía eléctrica de emergencia debe proporcionar suministro a los equipos críticos mencionados anteriormente. Los capitanes y los oficiales de puente y máquinas deberán estar familiarizados con los procedimientos para llevar a cabo un simulacro de caída de planta en caso de que así lo requiera el PSCO. El equipo crítico debe estar operativo y mantenido adecuadamente.

El alumbrado de emergencia para buques de carga debe estar instalado en:

- Puestos de embarque en cubierta y a ambos costados del buque.
- Pasillos, escaleras y salidas de servicio y alojamiento y troncos de escalera.
- Espacios de la máquina y generadores principales, incluidos sus puestos de control.
- Estaciones de control, cuartos de control de la maquinaria y cuadros de distribución principal y de emergencia.
- Zonas de estiba de los equipos de bomberos.
- Servomotor.
- Las siguientes bombas: contraincendios, para rociadores automáticos, de emergencia para achique de sentinas, y en los puestos de arranque de sus motores.
- Lugares de reunión de la tripulación.
- Controles de carga de los buques tanque.

Además, en los buques de pasaje:

- En cada puesto o lugar de reunión.
- En pasillos, escaleras y salidas que den acceso a las estaciones de reunión y embarque.
- En los buques de pasaje de transbordo rodado (ro-pax), se exige disponer de iluminación complementaria en los espacios públicos del pasaje y en los pasillos, que proporcione luz eléctrica durante al menos 3 horas si las demás fuentes de energía eléctrica no funcionan. En la habilitación de la tripulación, se dispondrán lámparas que funcionen con baterías recargables portátiles en los pasillos, espacios de recreo y de trabajo que estén normalmente

ocupados, a menos que se disponga de alumbrado de emergencia suplementario como se prescribe en los espacios para pasajeros.

La iluminación de emergencia en las estaciones de embarque y en ambos costados del buque debe funcionar y estar en buen estado. Las luces de emergencia deberán estar limpias y funcionar correctamente.

7a. Si la fuente de energía eléctrica de emergencia es un generador

El generador de emergencia debe ser capaz de suministrar energía al cuadro de distribución de emergencia en un tiempo de 45 segundos como máximo. Debe haber instalada y en buen estado una batería capaz de arrancar al menos 3 veces consecutivas. Se pueden instalar motores de arranque eléctricos, hidráulicos, de arranque por resorte y de aire comprimido. Confirme que hay combustible suficiente para el tiempo de operación del equipo de emergencia (36 h en buques de pasaje y 18 h en buques de carga).

Debe haber instalados manómetros que indiquen la presión de aceite lubricante, la temperatura del agua de refrigeración y las rpm a las que funcionan los equipos. Se debe comprobar que la frecuencia, tensión y resistencia de aislamiento se pueden mantener y que los dispositivos de seguridad para la protección del motor primario están operativos. Si se dispone de un dispositivo independiente para comprobar el sistema de arranque automático, los tripulantes deben estar familiarizados con dicho equipo.

7b. Si la fuente de energía eléctrica de emergencia es una batería recargable

Se debe revisar si las baterías de emergencia y los interruptores de carga están instalados correctamente. Los compartimentos de las baterías deben estar ventilados adecuadamente.

Se deben revisar periódicamente como parte del sistema de mantenimiento del buque las baterías de emergencia, que los registros están actualizados, las conexiones del cableado (y si hay fugas de electrolito) y el estado de los indicadores del cuadro de emergencia.

8. Bomba contra incendios de emergencia

La bomba contra incendios de emergencia debe ser capaz de producir al menos 2 chorros de agua a la presión requerida. Puede ser accionada por un motor eléctrico alimentado desde el generador de emergencia o desde un generador diésel. En este caso, se debe confirmar que se dispone de combustible suficiente para al menos 3 h y que se dispone de combustible de reserva, fuera del espacio de la máquina, para 15 h adicionales.

La bomba contra incendios de emergencia debe estar operativa y ser capaz de suministrar la presión de agua requerida.

9. Simulacros de incendio y/o abandono de buque

Se debe comprobar que los registros de los simulacros o ejercicios periódicos de incendio y abandono de buque se mantienen actualizados. Si no ha sido posible efectuar algún simulacro según la planificación prevista, debe anotarse en el libro registro del buque las razones por las que no se ha llevado a cabo. Los tripulantes deben estar familiarizados con sus funciones y ser capaces de manipular con seguridad los dispositivos de salvamento y extinción de incendios. La segunda persona al cargo de los equipos de emergencia debe practicar cómo hacerse cargo del equipo para cerciorarse de que puede asumir el liderazgo de un equipo.

10. Familiarización con la operación de los equipos de emergencia

Los tripulantes designados y responsables deben estar familiarizados con el funcionamiento de los siguientes equipos, ya que el PSCO puede pedirles que hagan una demostración práctica de su uso:

- Sistema de megafonía.
- Detectores de nivel de agua.
- Aparato de gobierno/Servomotor.
- Fuente de energía eléctrica de emergencia (cuadro de distribución eléctrico de emergencia y generador o baterías recargables).
- Bomba contra incendios de emergencia.

11. Detenciones

Si algún equipo crítico no está operativo (por ejemplo, por un mantenimiento planificado o una avería), los capitanes y oficiales deben informar de ello al PSCO antes de comenzar la inspección. Ello puede dar lugar a una deficiencia, pero puede evitar que esa deficiencia sea motivo de una inspección más detallada.

Anexos: 5.2.1 Cuestionario de la CIC sobre equipos y procedimientos para responder a situaciones de emergencia a bordo del buque.

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 6 de noviembre de 2019. Para facilitar su consulta, señalamos brevemente los asuntos de que tratan:

- RD 473/2019 de 2 de agosto, por el que se regula la concesión directa de subvenciones a la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) para proporcionar embarques de prácticas a los alumnos de Marina Mercante durante el ejercicio presupuestario 2019, y a la OMI para la celebración de la Conferencia Internacional de Torremolinos. (BOE de 3 de agosto).
- Resolución de 19 de agosto, del Servicio Público de Empleo Estatal, por la que se publica el catálogo de ocupaciones de difícil cobertura para el 3^{er} trimestre de 2019. (BOE de 27 de agosto).
- Resolución de 25 de julio, 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. (BOE de 31 de agosto).
- Resolución de 25 de julio, de la AP de Baleares, por la que se publica la modificación de la Ordenanza del puerto de Eivissa, para la inclusión de la regulación de la estancia de embarcaciones dedicadas a servicios marítimos diversos. (BOE de 6 de septiembre, ver **Anexo 6.1.1**).
- Resolución de 19 de septiembre, 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 Pasaia, Bilbao, Tarifa y Arguineguín-Santa Agueda. (BOE de 30 de septiembre).
- Resolución de 25 de julio, de la AP de Baleares, por la que se publica la Ordenanza portuaria reguladora del fondeo en las aguas de la zona de servicio del puerto de Palma. (BOE de 4 de octubre, ver **Anexo 6.1.2**).
- RD 537/2019, de 20 de septiembre, por el que se modifica el RD 1544/2007, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad. (BOE de 9 de octubre, ver **Anexo 6.1.3**).
- Corrección de errores de la Resolución de 19 de septiembre, 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 Pasaia, Bilbao, Tarifa y Arguineguín-Santa Agueda. (BOE de 11 de octubre).
- Resolución de 1 de octubre del Servicio Público de Empleo Estatal, por la que se publica el Catálogo de ocupaciones de difícil cobertura para el 4^o trimestre de 2019. (BOE de 16 de octubre).

Subvención al embarque de alumnos, año 2019

El 3 de agosto se publicó en el BOE el RD 473/2019, por el que se regula la subvención a ANAVE para el embarque de alumnos. Al igual que el ejercicio pasado, se establecen 185.000 euros para este concepto. Ante la previsible falta de Presupuestos Generales del Estado para este año, la DGMM ha tramitado este RD para hacer posible que las empresas asociadas se beneficien de esta subvención.

El 17 de septiembre, la DGMM nos envió el nuevo Convenio entre ANAVE y el ministerio de Fomento, prácticamente sin cambios respecto del vigente el pasado año. En particular, sigue estableciendo un periodo mínimo de 60 días consecutivos de embarque durante el ejercicio (entre el 1 de diciembre de 2018 y el 30 de noviembre de 2019) para poder beneficiarse de la subvención. Aunque habíamos pedido a la DGMM a comienzos de año que se redujese este periodo a 30 días, la DGMM no ha considerado conveniente introducir en este ejercicio esa modificación, en la que insistiremos en el futuro.

Para ello, cuantificaremos el número de alumnos que quedan sin subvención por este concepto en este ejercicio, separando aquellos que embarcan menos de 60 días y los que, embarcando al menos 60 días consecutivos, no pueden beneficiarse de la subvención por estar repartidos entre dos ejercicios. Por lo demás, el procedimiento será exactamente el mismo que el año pasado.

La **fecha límite** para que ANAVE presente en la DGMM la documentación original de los últimos embarques es el **2 de diciembre**, improrrogable. Una vez revisada y aceptada por la DGMM, tenemos que enviar a las empresas la cuantía concreta que les corresponde, para que nos remitan a la mayor urgencia, el documento de aceptación de la subvención, que deberemos entregar a la DGMM, a más tardar, el 5 de diciembre. El plazo de que disponemos para ello este año es más breve que en años anteriores.

Para agilizar la tramitación, las empresas deben remitir la documentación, tan pronto dispongan de ella, por email a: juridico@anave.es, y a más tardar el 18 de noviembre (salvo aquellos embarques que terminen a finales de noviembre). Ello permitirá subsanar posibles errores con tiempo suficiente.

Practicaje

Pruebas de conocimiento general para reconocer la capacitación profesional

El 31 de agosto 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 practica, que se celebraron en el mes de marzo. La superación de las mismas es requisito necesario para presentarse posteriormente a las pruebas específicas en un puerto determinado. Dichas pruebas se celebraron en el mes de octubre.

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, del Procedimiento Administrativo Común, en el plazo de un mes a contar desde el día siguiente al de las publicaciones en el BOE de dicha resolución.

La Orden FOM/2417/2007 regula el reconocimiento de la capacitación profesional para la prestación de los servicios portuarios de practica 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 30 de septiembre 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 practica en los puertos de **Pasaia, Bilbao, Tarifa y Arguineguín-Santa Agueda, 1 plaza** en cada uno de ellos, que se van a celebrar en el mes de noviembre.

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”*.

Los aspirantes que superen esta segunda parte de las pruebas conservarán el aprobado hasta que haya sido cubierta la plaza convocada en esta Resolución, mediante la correspondiente habilitación por la DGMM, y posterior nombramiento como Prácticos de puerto por la Autoridad Portuaria correspondiente.

El 11 de octubre se publicó una corrección de errores a esta Resolución, que rectifica en su Anexo I la notación “Arrecife” por “Arguineguín-Santa Agueda”.

Regulación de la estancia de embarcaciones dedicadas a servicios marítimos diversos en el puerto de Eivissa

El 6 de septiembre, la AP de Baleares publicó una Resolución que modifica la Ordenanza del puerto de Eivissa, para incluir la regulación de la estancia de embarcaciones dedicadas a servicios marítimos diversos. Se aplica exclusivamente a las embarcaciones dedicadas a los siguientes servicios marítimos de transporte de pasajeros (que quedan definidos a efectos de aplicación de esta regulación), que operen o pernecten en el puerto de Eivissa:

- **Tráfico interno al puerto de Eivissa:** embarcaciones que desarrollan su actividad dentro de la zona I de servicio del puerto en su totalidad (delimitada por la línea que une la parte exterior del morro del dique de Botafoc y la parte exterior del morro del dique de Abrigo, en el plano de la superficie marítima).
- **Tráfico de bahía:** embarcaciones que conectan diversos entornos de playas o del litoral con embarcaderos ubicados en la costa o instalaciones portuarias de la isla de Ibiza.
- **Tráfico de excursiones marítimas:** las que, desde embarcaderos ubicados en el litoral o en instalaciones portuarias, desarrollan excursiones que duran toda la jornada, o una parte importante de la misma. La excursión marítima debe tener un circuito preestablecido, ofertarse la venta de pasajes al público en general y la embarcación debe ser de lista 2.ª, o equivalente en buques de pabellón extranjero, y figurar en el Certificado de Registro del Buque los términos “buque comercial”, “buque de pasajeros comercial” o similar, no aceptándose la descripción de “yate comercial” u otras similares a ésta. Los pasajeros realizan el itinerario

completo desembarcando en el mismo lugar donde embarcaron en alguno de estos embarcaderos o puertos.

Quedan excluidas de esta regulación las embarcaciones que prestan servicio marítimo regular de transporte de pasajeros entre puertos comerciales, en especial el que se desarrolla entre los puertos de Eivissa y la Savina, y las embarcaciones de “chárter náutico”.

Los armadores de las embarcaciones a las que se aplica esta normativa, deben obtener la previa autorización de la Dirección de la AP de Baleares para usar las líneas de atraque y puntos de embarque y desembarque que precisen (dentro o fuera de concesión administrativa), entre los designados al efecto por este organismo público, debiendo cumplir las exigencias de estas normas y las condiciones que se les impongan.

Las operaciones de embarque y desembarque de pasajeros se efectuarán en los puntos de atraque que determine la Dirección de la AP para cada temporada y para cada tipo de servicio marítimo, y previa su autorización.

Las autorizaciones de uso de los puestos de amarre para pernoctar en el puerto de Eivissa se concederán a precario y tendrán siempre un plazo de duración máximo de 15 días, renovables automáticamente por otros 15 días de forma sucesiva, al finalizar cada plazo autorizado, si ninguna de las dos partes manifiesta por escrito lo contrario con una antelación mínima de 10 días a la fecha de finalización del plazo de autorización vigente.

El armador de la embarcación, durante todo su período de estancia en puerto, debe:

- Vigilar periódicamente las condiciones de seguridad de la embarcación, asegurando que éstas son las óptimas en todo momento y en cada condición meteorológica, adoptando las medidas que para ello sean adecuadas, y controlando y en su caso reforzando el sistema de amarre cuando sea conveniente. Sin perjuicio de lo indicado, los buques y embarcaciones que dispongan de una tripulación mínima de seguridad, aprobada por la Administración Marítima, para periodos de inactividad, parada comercial o pernoctaciones, deberán respetar el contenido de la misma.
- Efectuar una vigilancia adecuada para asegurar que la estancia de la embarcación en el atraque no ocasiona desperfectos a las instalaciones portuarias ni a terceros, adoptando para ello las medidas que sean adecuadas, y en especial la colocación en la embarcación de los elementos de defensa que fuesen necesarios.
- Adoptar las medidas oportunas para que la Dirección de la AP de Baleares, a través de sus representantes en el puerto de Eivissa, tenga permanentemente, durante todo el plazo de estancia de la embarcación en el puerto, localizados a los responsables de la embarcación (patrón, capitán, consignatario, propietario o responsable válido), por medio de teléfono, cuenta de correo electrónico o “WhatsApp” debidamente atendidos en dicho plazo.

Regulación de la operación de fondeo en el puerto de Palma de Mallorca

El 4 de octubre, la AP de Baleares publicó una Ordenanza portuaria para regular el fondeo de buques y embarcaciones en la zona II o exterior de las aguas del puerto de Palma de Mallorca, que entró en vigor al día siguiente de su publicación. Se aplica a todos los buques, embarcaciones y artefactos navales, de cualquier tipo y tamaño.

La Ordenanza incluye información sobre:

- Procedimiento a seguir para solicitar la autorización de fondeo.

- Coordenadas de las zonas en las que se permite fondear en función del tipo de buque y su GT (se incluye un plano con la delimitación de cada una de las zonas).
- Canal de acceso al fondeadero, zonas de fondeo prohibido y limitación de borneo del buque.
- Régimen sancionador: tipificación y cuantificación de las infracciones, y procedimiento sancionador.

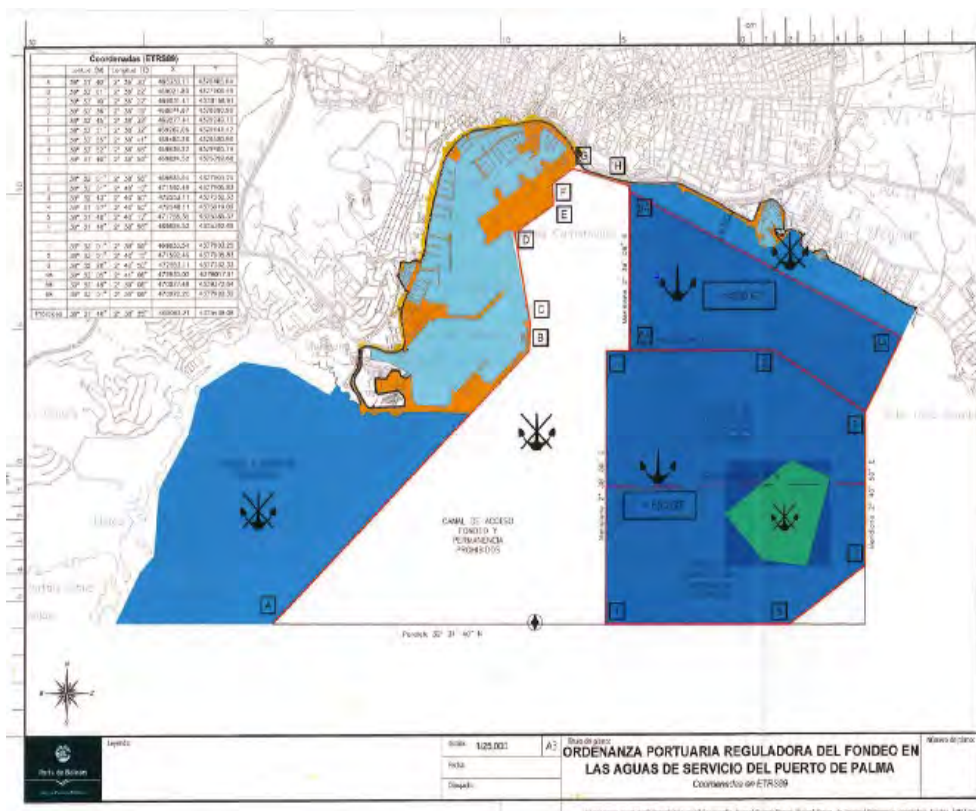
Para permanecer en la zona de fondeo, se deberá disponer de la correspondiente autorización previa de la AP de Baleares. Se concede automáticamente a los buques que disponen de autorización de atraque en el puerto de Palma y no pueden proceder al puesto de atraque por encontrarse ocupado o por otras causas que lo impidan. En caso de avería, mal tiempo u otra causa urgente que hace necesaria una arribada forzosa por razones de seguridad, el consignatario, armador, naviero o capitán, deben solicitar la autorización a la AP a la mayor brevedad posible.

El procedimiento para solicitar esta autorización es el siguiente:

- El buque debe dar aviso a los prácticos del puerto de Palma mediante el canal 16 (preferentemente) o, en su defecto, el canal 14.
- Los prácticos solicitarán autorización al Centro de Control del puerto de Palma.
- El Centro de Control dará, si procede, autorización para el fondeo.
- Los prácticos le indicarán al buque las coordenadas de la posición de fondeo.

En todo caso, la autorización quedará supeditada al cumplimiento de la legislación portuaria, de navegación marítima, de seguridad, de aduanas, de extranjería e inmigración, de policía, de sanidad, medioambiental y pesquera, así como a las condiciones operativas establecidas o que se establezcan.

La Ordenanza define las distintas zonas de fondeo permitido, sin perjuicio de una zona de exclusión por presencia de Posidonia Oceánica. Con carácter general (obviando excepciones, situaciones de emergencia o similares, etc.) estas zonas se encuentran al este del meridiano 2º 38' 56" E dentro de la zona de aguas II del puerto de Palma.



Condiciones básicas de acceso y uso de los modos de transporte para personas con discapacidad

El 9 de octubre, se publicó el RD 537/2019, que modifica el RD 1544/2007, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad, y que entró en vigor al día siguiente de su publicación. Se añaden 2 Disposiciones adicionales sobre las siguientes cuestiones:

- **Admisión de sillas de ruedas con motor eléctrico y escúteres en el transporte marítimo y terrestre:**
 - Las normas que se establecen en el RD 1544/2007 sobre el uso de sillas de ruedas se aplicarán también sin sobrecoste para el usuario a las sillas con motor eléctrico y escúteres con 3 o más ruedas que cumplan la norma UNE-EN 12184, de 1.300 por 700 mm de dimensiones máximas de longitud y anchura, siempre que sea técnicamente viable en condiciones de seguridad.
 - En los trayectos de media y larga distancia, el usuario de silla de ruedas con motor eléctrico o escúter podrá viajar transferido a un asiento convencional, situado junto al espacio habilitado en el vehículo para las personas usuarias de silla de ruedas. En estos casos, la silla con motor eléctrico o escúter deberá poder plegarse o desmontarse.
 - El citado asiento de transferencia deberá tener las mismas condiciones de seguridad y comodidad que el resto de asientos del vehículo y deberá estar configurado de forma que permita trasladar adecuadamente a la persona desde su silla de ruedas con motor eléctrico o escúter.
 - Si existen servicios de asistencia a personas con discapacidad o movilidad reducida, dichos servicios admitirán y realizarán, sin ningún sobrecoste para el usuario, la asistencia a las personas con discapacidad o movilidad reducida usuarias de silla de ruedas para efectuar las transferencias necesarias entre la silla de ruedas y el asiento, así como para ubicar la silla de ruedas en el espacio de viaje disponible.
 - Las empresas que presten los servicios de transporte deberán conocer las características técnicas y de seguridad de los medios de que disponen para informar a los viajeros sobre las características de las sillas y, en su caso, escúteres admisibles en cada supuesto.
- **Perros de apoyo a personas con trastornos diabéticos y epilépticos:** se reconoce el derecho de que estas personas puedan acceder a las instalaciones y medios de transporte acompañadas de un perro de apoyo, en los términos establecidos en el RD 1544/2007 para los perros de asistencia de personas con discapacidad.

- Anexos:**
- 6.1.1 Resolución de 25 de julio, de la AP de Baleares, por la que se publica la modificación de la Ordenanza del puerto de Eivissa, para la inclusión de la regulación de la estancia de embarcaciones dedicadas a servicios marítimos diversos.
 - 6.1.2 Resolución de 25 de julio, de la AP de Baleares, por la que se publica la Ordenanza portuaria reguladora del fondeo en las aguas de la zona de servicio del puerto de Palma.
 - 6.1.3 RD 537/2019 por el que se modifica el RD 1544/2007, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad.

6.2. Otros asuntos relacionados con la normativa española

Consulta pública para modificar el RD 1617/2007 sobre medidas para la mejora de la protección de los puertos y del transporte

En el mes de julio, se publicó en el portal “web” del Ministerio de Fomento una consulta pública que pretende actualizar el RD 1617/2007, por el que se establecen medidas para la mejora de la protección de los puertos y del transporte marítimo.

En esta fase inicial del proceso el documento consultado no incluye los detalles concretos que se van a modificar, solamente se explican los problemas que se pretenden solucionar y los objetivos que persigue el futuro proyecto normativo. Incluso los objetivos que se incluyen en esta consulta son muy generales y poco claros. En la fecha de redacción de este informe, no tenemos noticias de que se haya difundido un borrador de enmiendas al RD.

El RD 1617/2007, que incorporó a nuestra legislación la Directiva 2005/65 sobre mejora de la protección portuaria, desarrolla una serie de medidas complementarias a la aplicación del Código ISPS y orientadas a reforzar la protección de las personas, infraestructuras y equipos en los puertos españoles frente a la amenaza de sucesos o actos ilícitos deliberados que afecten a la protección marítima. También incluye algunas cuestiones para facilitar la armonización de las disposiciones del Reglamento 725/2004 sobre la mejora de la protección de los buques y de las instalaciones portuarias.

Idioma de redacción de los manuales y documentación del buque

El 8 de julio, la DGMM nos envió una Instrucción de Servicio sobre el idioma en el que se deben presentar para su aprobación los manuales y documentación del buque, ver **Anexo 6.2.1**.

En esencia, dicha instrucción establece que:

- En buques de pabellón español cuyo idioma de trabajo sea el inglés, se admitirá que los manuales de a bordo y la documentación relacionada con los mismos estén redactados en dicho idioma.
- La solicitud y documentación de acompañamiento de aprobación de dichos manuales se deberán presentar ante la Administración Marítima en castellano, conforme a lo indicado en el art. 15 de la Ley 39/2015.
- La Administración Marítima podrá recabar del solicitante las aclaraciones y, excepcionalmente, las traducciones que estime convenientes, para determinar el alcance de las previsiones de dichos manuales y el cumplimiento de los mismos con la normativa aplicable.

Según las reglas V/14 y IX/1 de SOLAS, todos los buques deben establecer un idioma de trabajo a bordo (que definirá la compañía o el capitán) y se deberá dejar constancia de ello en el Diario de Navegación. Dicho idioma no tiene por qué ser necesariamente el del Estado del pabellón. No obstante, si el idioma de trabajo no es el idioma oficial del Estado de pabellón, algunos documentos de a bordo (planos y listas que deban fijarse en el buque) además de estar redactados en el idioma de trabajo del buque incluirán una traducción al idioma de Estado del pabellón.

Instrucciones a las capitanías para la inspección sobre el Reglamento MRV

El 12 de julio, la DGMM nos envió la Instrucción de Servicio 11/2019, en la que se detallan las comprobaciones que deben efectuar las Capitanías Marítimas cuando lleven a cabo las

inspecciones de *Port State Control* acerca del Reglamento UE sobre el seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de CO₂ generadas por los buques (MRV), ver **Anexo 6.2.2**.

Esta instrucción está estructurada en los siguientes apartados:

- **Información previa a la inspección de PSC:** los funcionarios comprobarán el listado de buques que disponen del Informe de Emisiones verificado y la fecha de caducidad de su Documento de Conformidad (DoC).
- **Comprobación del DoC a bordo y actualización del sistema THETIS:** se comprobará que el buque lleva a bordo un DoC válido relativo a las obligaciones del MRV.
- **Ausencia del DoC a bordo:** se registrará una deficiencia que podría acarrear un procedimiento administrativo sancionador. No obstante, la ausencia del DoC por sí misma no justifica la inmovilización del buque según las disposiciones del MOU, ya que dicho documento se corresponde a hechos acaecidos durante el año anterior y no es una deficiencia que pueda afectar a la seguridad marítima o al medio ambiente marino en el momento de la inspección.
- **Régimen sancionador:** se incluyen 2 listados de posibles incumplimientos de las obligaciones del Reg. MRV, por ejemplo, no efectuar el seguimiento de las emisiones de CO₂ de un buque, por viaje y/o por año, las comprobaciones periódicas o modificaciones cuando proceda o no comunicar a un verificador, para su conformidad, la propuesta de modificación del plan de seguimiento evaluado.
- **Otras medidas de control y supervisión:** si un buque incumple los requisitos de seguimiento y notificación durante 2 o más períodos de notificación consecutivos y han fracasado otras medidas para asegurar su cumplimiento, la Capitanía Marítima podrá dictar una orden de expulsión. El levantamiento de dicha orden solamente procederá mediante la notificación de un documento de conformidad válido a la Capitanía que haya dictado la orden de expulsión.

Normativa aplicable al enrole de Alumnos en buques de pabellón español

El RD-ley 28/2018 introdujo novedades en la obligación de cotizar a la seguridad social por los alumnos en prácticas enrolados a bordo de buques mercantes de pabellón español. Durante estos meses, hemos estado en permanente contacto con el ISM para concretar el alcance y las posibles nuevas obligaciones para las empresas derivadas de este RD-ley. Finalmente, se nos confirmó que:

- En el caso de prácticas **no remuneradas**, esta obligación está aún pendiente de desarrollo reglamentario (esto se deducía claramente del RD-ley mencionado).
- En el caso de prácticas **remuneradas**, el ISM entiende que estos alumnos deben darse de alta ya en la seguridad social. Nos han pedido que confirmemos a las empresas esta nueva obligación y que recomendemos su aplicación para los nuevos embarques de alumnos. En el caso de prácticas curriculares, esta obligación no va a suponer un coste adicional para las empresas, dado que estos alumnos tienen derecho a una bonificación del 100%. Para poder acceder a esta bonificación, al dar de alta al alumno en el sistema RED, en el campo R.L.C.E. (Relación Laboral de Carácter Especial) se deberá anotar el código 9928 - Prácticas curriculares externas RDL8/2014.

También nos ha confirmado el ISM que no se considera “remuneración”, a estos efectos, la mera compensación a los alumnos de gastos en los que tengan que incurrir para efectuar las prácticas (como gastos de viajes) ni tampoco el alojamiento y manutención a bordo. Sin embargo,

cualquier contraprestación económica adicional a las indicadas, cualquiera que sea su denominación (gratificación, bolsa de estudios o cualquier otra) sí se considera “remuneración”.

Hemos aprovechado para actualizar e incluir estas novedades en el informe que ya hemos circulado en anteriores ocasiones sobre el tratamiento, documentación y normativa aplicable a los alumnos en prácticas y hemos añadido un anexo sobre la normativa relativa a la seguridad social, ver **Anexo 6.2.3**.

Colaboración con la Armada para participar en el ejercicio DYNAMIC MARINER – FLOTEX 19

Entre los días 7 y 18 de octubre, se desarrolló el ejercicio DYNAMIC MARINER – FLOTEX 19, coordinado por la Armada Española, en la zona del golfo de Cádiz y mar de Alborán, con el objetivo de certificar al Cuartel General Marítimo de Alta Disponibilidad (*High Readiness Forces Maritime Headquarters*, HRF-M), como Fuerza de Respuesta de las Potencias Aliadas ante futuras crisis.

Los responsables del Centro de Operaciones y Vigilancia de Acción Marítima (COVAM) de la Armada nos informaron sobre el ejercicio DYNAMIC MARINER – FLOTEX 19, para el que solicitaron la colaboración voluntaria de los buques de las navieras asociadas, que debían enviar el formulario “*Format Alfa*” cumplimentado para que el COVAM registrase y monitorizase sus tránsitos mediante los equipos AIS, AIS-SAT, LRIT, etc.

Los días del ejercicio, el COVAM comprobó los buques registrados en la zona del ejercicio, seleccionó algunos de ellos y les contactó para actualizar la información en la mar. También se simuló ejercicios de adiestramiento, de abordaje, de escolta, de guiado de convoy, etc.

El 26 de noviembre se celebrará en el Cuartel General de la Fuerza de Acción Marítima de Cartagena la 1ª reunión de coordinación para el ejercicio MARSEC-20, en la que ANAVE estará representada. La finalidad de esta reunión es concretar los objetivos del ejercicio, participantes, medios que se van a usar, zonas geográficas en las que se va a desarrollar, fechas, etc.

Expedición de certificados y documentos electrónicos por el Registro de Buques de Madeira

El 15 de octubre, el Registro Internacional de Buques de Madeira (MAR) anunció mediante la Circular nº2/MAR que, a partir de ahora, tiene previsto expedir todos sus certificados, documentos y comunicaciones de manera electrónica.

De acuerdo con las normas nacionales de Portugal para la digitalización de los servicios públicos y la administración, se van a introducir los procedimientos y sistemas necesarios para la emisión digital de certificados y otros documentos para buques y marinos. Dichos procedimientos cumplen las directrices de la OMI para el uso de para el uso de certificados electrónicos (FAL.5/Circ.39/Rev.2) e incluyen poner a disposición de todas las partes implicadas los medios para su verificación.

Los documentos que se podrán verificar de esta manera son:

- Certificados de registro de buques.
- Certificados de los convenios de responsabilidad (CLC, Bunkers, Atenas, Nairobi,...).
- Documento relativo a la dotación mínima de seguridad.
- Registro sinóptico continuo (*Continuous Synopsis Record*, CSR).

También van a emitir otros documentos electrónicos, en los que se utilizará el mismo método de autenticación: firma electrónica por medio de un certificado digital calificado, equivalente, desde el punto de vista legal, a la firma manual en un documento en papel.

Los certificados y documentos electrónicos emitidos por el MAR se firmarán electrónicamente sobre la base de un certificado digital emitido por una entidad acreditada de acuerdo con las normas portuguesas y de la UE. Dicho certificado servirá como método de autenticación del emisor autorizado y de la integridad de los contenidos de los documentos. La administración portuguesa ya ha probado con éxito el uso de documentos digitales en los certificados de competencia de los marinos de acuerdo con la regla I/10 del convenio STCW. Todos los documentos digitales emitidos por el MAR permiten comprobar su validez mediante un "número de seguimiento único" y un código QR, en la página web especialmente desarrollada para ello: www.portuguese-flag-control.pt

Memorando de entendimiento de España y la OMI para fomentar la cooperación técnica

Entre los días 21 y 24 de octubre, con motivo de la Conferencia ministerial sobre la seguridad de los buques pesqueros y la pesca os buques pesqueros y la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR) en Torremolinos, España y la OMI firmaron un Memorando de entendimiento sobre actividades de cooperación técnica, que sustituye al de 2009. Su objetivo es fortalecer el marco de trabajo de cooperación existente, ayudar a los países de habla inglesa y española que requieran asistencia para poner en práctica las normas de la OMI de manera segura, sostenible y eficiente, mejorar la aplicación de las actividades de creación de capacidad para aumentar la eficiencia de la cooperación técnica, contribuir al transporte marítimo sostenible y la aplicación de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible.

Este Memorando abarca una amplia variedad de áreas de cooperación técnica, que incluyen cuestiones sobre:

- Búsqueda y salvamento.
- Formación marítima y factor humano.
- Seguridad de los buques de pasaje.
- Comunicaciones y navegación marítima.
- Seguridad de los buques pesqueros.
- Instalaciones portuarias de recepción.
- Investigación de accidentes.
- Reducción de la contaminación atmosférica.
- Respuesta a la contaminación por hidrocarburos y productos químicos.
- Legislación marítima.
- Ventanilla única marítima.
- Régimen de responsabilidad e indemnización.
- Jurisdicción del Estado de pabellón, Estado rector del puerto y Estado ribereño.
- Marco y procedimientos para el Plan de auditorías de los Estados Miembros de la OMI (IMSAS) y políticas nacionales de transporte marítimo.

Consulta pública sobre la modificación del RD 1381/2002 sobre instalaciones portuarias de recepción de desechos generados por los buques y residuos de carga

El 30 de octubre, el Ministerio de Fomento publicó en su portal "web" un Proyecto de Orden para modificar los anexos II (Formulario de notificación previa) y III (Modelo de recibo de entrega MARPOL) del RD 1381/2002, sobre instalaciones portuarias de recepción de desechos generados por los buques y residuos de carga.

En 2016, la OMI adoptó la Resolución MEPC.277(70), que modifica el Anexo V del Convenio MARPOL, en vigor desde el 1 de marzo de 2018, y que se publicó en el BOE de 2 de mayo de 2018. Entre otras modificaciones, se introdujeron nuevas categorías de basuras y actualizaciones al Libro registro de basuras de los buques.

Dichas modificaciones obligan a revisar los Anexos II y III del RD 1381/2002 para preservar la coherencia con las medidas adoptadas por la OMI, que incluyen respectivamente:

- El formulario de notificación previa de la cantidad y tipos de desechos y residuos transportados, que debe cumplimentar el capitán antes de entrar a un puerto español y,
- El modelo de recibo de desechos/residuos MARPOL que deben expedir las instalaciones portuarias receptoras autorizadas.

Tras comparar las modificaciones de la Resolución MEPC.277(70) con las que se proponen en el Proyecto de Orden y comprobar que coinciden, tenemos previsto informar positivamente sobre este Proyecto.

Comunicaciones entre la DGMM y las empresas navieras

La Subdirección General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima de la DGMM nos ha solicitado que las comunicaciones relacionadas con los buques, certificados, expedientes, etc., las empresas no las dirijan a una persona en concreto, para evitar que en caso de bajas, viajes de trabajo o vacaciones de los funcionarios, su tramitación se retrase.

Para facilitar las comunicaciones nos solicitan que, en el caso de:

- Documentación física: se envíe a la Subdirección o área que corresponda de forma genérica.
- Comunicaciones y consultas electrónicas: se dirijan a la persona responsable del área correspondiente y se ponga en copia a los subdirectores generales adjuntos: Dña. Ana Núñez (anvelasco@fomento.es) y D. Ramón Álvarez (ralvarezv@fomento.es).

- Anexos:**
- 6.2.1 Instrucción de servicio 09/2019 por la que se autoriza la presentación de manuales y documentación que haya de obrar a bordo de los buques de bandera española para uso y consulta por su tripulación en idioma inglés, cuando éste sea el idioma oficial de trabajo a bordo declarado por el capitán.
 - 6.2.2 Instrucción de servicio 11/2019 sobre el Reglamento 2015/757, relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE.
 - 6.2.3 Informe de ANAVE sobre los alumnos de náutica embarcados en prácticas.