

## ANAVE – Circular de Régimen Interior

Madrid, 6 de mayo de 2020  
Ref: SMA 45/2020/AB

**Asunto: Envío del Informe de ANAVE sobre Seguridad y Medio Ambiente 1/2020**

**12 mayo 2020: Presentación, vía Skype, de 11:30 a 13:00 horas**

Muy Srs. nuestros:

Como continuación de nuestra circular [SMA 40/2020/AB](#), adjuntamos como **Anexos 1 y 2** el primer 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 **12 de mayo**, martes, de **11:30 a 13:00 horas**, por **videoconferencia, vía Skype**.

Les recordamos que aquellas personas que tengan previsto participar en la reunión, **deberán enviarnos su dirección de Skype free** (las cuentas de *Skype for Business* no funcionan bien), respondiendo a este email ([abasurko@anave.es](mailto:abasurko@anave.es)), **no más tarde del lunes 11 de mayo a las 12 h**, para que podamos incluirlos en el grupo de la reunión y comprobar su funcionamiento.

**Ha confirmado su participación el Director General de la Marina Mercante** y también esperamos que lo haga algún representante de las Subdirecciones de Seguridad e Inspección de la DGMM, que podrán comentar aquellos asuntos que consideren más relevantes y las cuestiones que puedan plantear los participantes.

Dada la situación extraordinaria que se está produciendo por el COVID-19, pensamos que esta reunión puede ser especialmente interesante para las empresas, por lo que les animamos a participar en la misma.

Tenemos previsto comenzar con una breve presentación sobre los siguientes asuntos:

### **1. Impacto del Coronavirus sobre el sector:**

- Prolongación de la vigencia de certificados de buques y marinos.
  - Certificados estatutarios.
  - Certificados de clase.
- Recomendaciones de procedimientos de protección sanitaria.
- Dificultades para el relevo de tripulaciones. Peticiones de ICS e ITF.
- Posposición de reuniones de comités de la OMI.

### **2. Entrada en vigor de las normas sobre contenido de azufre en los combustibles. Posibles incidencias.**

### **3. Piratería en el Golfo de Guinea. Nuevas BMP para esta zona.**

### **4. Emisiones de CO<sub>2</sub>.**

- IMO: Propuesta de las organizaciones marítimas sobre un fondo de I+D+i.
- UE:
  - Propuesta de Green Deal.
  - Revisión del reglamento MRV.

### **5. PSC:**

- Resultados a 31.12.2019.
- Medidas por coronavirus en materia de inspecciones de PSC.

Participarán también representantes de las principales Sociedades de Clasificación, con intervenciones cortas sobre los siguientes asuntos que les hemos sugerido:

- Respuesta que están dando las SSCC a sus clientes ante el impacto del COVID-19, y
- Balance de los primeros meses de aplicación del límite de 0,5% de contenido de azufre en los combustibles marinos.

Les agradeceríamos que nos indicasen cualquier duda o consulta **o si tienen algún asunto concreto que deseen que ANAVE plantee a la Administración en la reunión.**

Muy atentamente,

Manuel Carlier  
Director General

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

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

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

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

>>>-----

# Novedades normativas sobre Seguridad y Medio Ambiente

Mayo 2020

## ÍNDICE

|                                                                              |    |
|------------------------------------------------------------------------------|----|
| Mayo 2020 .....                                                              | 1  |
| 1. SOLAS.....                                                                | 2  |
| 1.1.    Enmiendas en periodo de cumplimiento .....                           | 2  |
| 1.2.    Entrada en vigor de enmiendas adoptadas .....                        | 4  |
| 1.3.    Otros asuntos relacionados con la seguridad marítima .....           | 7  |
| 2. MARPOL.....                                                               | 11 |
| 2.1.    Enmiendas en periodo de cumplimiento .....                           | 11 |
| 2.2.    Próxima entrada en vigor de enmiendas ya adoptadas.....              | 13 |
| 2.3.    Anexos de MARPOL .....                                               | 16 |
| 2.4.    Otros asuntos relacionados con la protección del medio ambiente..... | 21 |
| 3. UNIÓN EUROPEA (UE) .....                                                  | 26 |
| 3.1.    Novedades normativas publicadas en el DOUE.....                      | 26 |
| 3.2.    Otros asuntos comunitarios.....                                      | 28 |
| 4. PIRATERÍA .....                                                           | 32 |
| 5. PORT STATE CONTROL.....                                                   | 38 |
| 5.1.    Resultados del PSC para buques de pabellón español .....             | 38 |
| 5.2.    Campaña de Inspección Concentrada (CIC).....                         | 40 |
| 5.3.    Otros asuntos relacionados con el PSC .....                          | 44 |
| 6. CORONAVIRUS .....                                                         | 49 |
| 7. NORMATIVA ESPAÑOLA .....                                                  | 54 |
| 7.1.    Novedades normativas publicadas en el BOE .....                      | 54 |
| 7.2.    Otros asuntos relacionados con la normativa española.....            | 64 |

## 1. SOLAS

### 1.1. Enmiendas en periodo de cumplimiento

### 1.2. Entrada en vigor de enmiendas adoptadas

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

### 1.1. Enmiendas en periodo de cumplimiento

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

**1 de enero de 2021**

Resoluciones MSC.369-370-376(93), adoptadas el 22 de mayo de 2014:

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

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

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

**Antecedentes:** El Subcomité de Estabilidad y Líneas de Carga (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 (CIQ) y gases licuados a granel (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

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.

Estas 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 incluir enlaces de comunicación bidireccional 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 ésta 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**".

**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 y 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 deben ir preparando, para incluirlos 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**.

Se 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 debe determinar y eliminar, en la medida de lo posible, la congestión que puede producirse durante el abandono del buque debido a los desplazamientos 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 puedan no estar utilizables como resultado de un siniestro.

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

#### Subcomité de navegación, comunicaciones y búsqueda y salvamento (NCSR)

Este Subcomité se encarga, entre otras cosas, de las cuestiones relacionadas con la seguridad de la navegación y las comunicaciones, incluido el estudio y aprobación de medidas para la ordenación del tráfico marítimo y sistemas de notificación de buques, requisitos para la instalación y funcionamiento de equipos de comunicaciones como el LRIT o ECDIS. El Subcomité NCSR celebró su 7º periodo de sesiones de 15 al 24 de enero de 2020.

#### Modificación de sistemas de organización del tráfico marítimo

Se aprobaron modificaciones a varios sistemas de organización del tráfico marítimo y se remitaron al Comité de Seguridad Marítima (MSC) para que las adopte:

- Una derrota de dos direcciones adicional en la Gran Barrera de Coral y el estrecho de Torres en el extremo norte de Queensland (Australia), que servirá también como medida de protección anexa de la zona marítima especialmente sensible de la Gran Barrera de Coral y el estrecho de Torres.
- Una modificación de las condiciones de uso por los buques de la derrota de dos direcciones del dispositivo de separación del tráfico (DST) “*A la altura de Ouessant*” (Francia) para eliminar las ambigüedades y tener en cuenta los adelantos tecnológicos.
- Armonización y agrupación de los sistemas de organización del tráfico marítimo en Noruega (“*a la altura de la costa occidental de Noruega*”, “*a la altura de la costa meridional de Noruega*” y “*a la altura de la costa de Noruega desde Vardø hasta Røst*”), cada uno de ellos con sus DST y derrotas recomendadas para optimizar el efecto de los sistemas de rutas y aplicarlas a las mismas categorías de buques.
- Modificación del DST “*Slupska Bank*”: se ha establecido una tercera sección del DST, se ha ajustado y renombrado otra zona del DST actual para reducir el peligro de que se produzcan varadas en las aguas someras más al Este del DST, dentro y fuera de aguas territoriales de Polonia, en la parte meridional del mar Báltico.

Está previsto aplicar estas enmiendas 6 meses después de que las adopte el MSC 102 (esta reunión se ha aplazado por el COVID-19, por el momento sin fecha prevista).

#### Reconocimiento del Sistema regional indio de navegación por satélite (IRNSS)

El Subcomité ha recomendado el reconocimiento del Sistema regional indio de navegación por satélite (IRNSS) como componente del Sistema mundial de radionavegación (WWRNS) y ha preparado una circular para su aprobación por el MSC (ver capítulo 7.2 de este informe).

#### Normas de funcionamiento del equipo receptor a bordo del QZSS

El NCSR aprobó un proyecto de Resolución MSC sobre normas de funcionamiento para el equipo receptor del Sistema de satélites cuasi-cenitales (QZSS).

Se ha solicitado a Japón información adicional y datos detallados sobre el QZSS para la próxima reunión, con vistas a que pueda ser reconocido como un componente del WWRNS.

La OMI tiene un papel importante en la aceptación y el reconocimiento de los sistemas de navegación que pueden ser usados por el transporte marítimo internacional. Actualmente, la OMI reconoce el Sistema mundial de determinación de la situación (GPS), el Sistema universal de navegación por satélite (GLONASS), el sistema de navegación por satélite BeiDou (BDS) y el sistema mundial de navegación por satélite “Galileo”, así como el más reciente, el IRNSS de la

India, pendiente de aprobación definitiva. El capítulo V de SOLAS exige que todos los buques lleven un sistema de navegación global por satélite o un receptor de radio navegación terrestre, u otros medios, para establecer y actualizar la posición del buque por medios automáticos, para su uso en todo momento durante al travesía.

#### **Revisión de las Directrices sobre los servicios de tráfico marítimo**

El Subcomité finalizó la revisión de las Directrices sobre los servicios de tráfico marítimo adoptados en la Resolución A.857(20) y la remitió al MSC para su aprobación y posterior adopción por la Asamblea de la OMI.

#### **Modernización del Sistema mundial de socorro y seguridad marítima (GMDSS)**

La búsqueda y el salvamento marítimos dependen del sistema integrado de comunicaciones por satélite y radiocomunicaciones terrestres: el Sistema mundial de socorro y seguridad marítima (GMDSS). Dicho sistema es obligatorio en virtud del Convenio SOLAS.

El Subcomité ha continuado trabajando en la revisión de los requisitos del GMDSS con el objetivo de permitir el uso sistemas de comunicación modernos en el GMDSS, suprimiendo al mismo tiempo la obligación de contar con sistemas obsoletos. Se ha avanzado en la revisión de las reglas de los capítulos III y IV de SOLAS, y en las enmiendas a otros instrumentos normativos de la OMI.

El Subcomité refrendó la actualización del plan de trabajo, que incluye categorizar y priorizar la revisión de otros instrumentos relacionados con las enmiendas a los capítulos III y IV de SOLAS. Está previsto finalizar el examen en 2021, para presentarlo al MSC y que las enmiendas de SOLAS puedan adoptarse para su entrada en vigor en 2024.

#### **Manual *SafetyNET***

El NCSR aprobó un proyecto de revisión del Manual *SafetyNET* internacional, para incluir las actualizaciones relacionadas con los servicios GMDSS proporcionados por Inmarsat.

*SafetyNET* es una parte integral del GMDSS, destinado a difundir entre los buques avisos náuticos y meteorológicos, pronósticos meteorológicos, información sobre búsqueda y salvamento (SAR) y otros mensajes urgentes relacionados con la seguridad.

También se aprobó un proyecto de circular MSC sobre el Panel coordinador de llamadas intensificadas a grupos (LIG) de la OMI, para que se aprueben en el MSC. Este Panel, en cooperación con la Organización Hidrográfica Internacional (OHI), la Organización Meteorológica Mundial (OMM) y la Organización Internacional de Telecomunicaciones Móviles por Satélite (IMSO) coordina la transmisión internacional de información relacionada con Información de Seguridad Marítima (*Maritime Safety Information*, MSI) y SAR, usando servicios de satélites móviles reconocidos.

#### **Orientaciones dirigidas a los servicios SAR para implantar el dispositivo de seguimiento autónomo de aeronaves en peligro (ADT) en vuelo**

El Subcomité aprobó unas orientaciones dirigidas a los servicios SAR para implantar el dispositivo de seguimiento autónomo de aeronaves en peligro (ADT) en vuelo, para publicarlas como circular COMSAR. Su objetivo es proporcionar información básica sobre el ADT, que se pondrá en práctica el 1 de enero de 2021 como parte del Sistema mundial de socorro y seguridad aeronáuticos (GADSS) de la OACI. El dispositivo de ADT informa de toda aeronave que pueda estar en peligro y la localiza.

La OMI y la OACI celebran una reunión anual conjunta del grupo de trabajo sobre asuntos SAR. El Manual internacional de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento (Manual IAMSAR) se publica conjuntamente por la OMI y la OACI y también se analizó en esta reunión.

#### **Directrices sobre lugares de refugio para buques que necesiten asistencia**

El NCSR analizó una propuesta de revisión de las Directrices sobre los lugares de refugio, adoptadas en 2003 por la Resolución A.949(23), que proporcionan orientaciones cuando un buque necesita asistencia pero no pelagra la seguridad de la vida humana, ya que, en éste otro caso, deben seguirse las disposiciones del Convenio de Búsqueda y Salvamento (SAR).

Tras los debates iniciales que ha llevado a cabo el grupo de trabajo, se ha establecido un grupo de trabajo por correspondencia para seguir elaborando el proyecto del texto y estudiar qué asuntos deben remitirse al Comité jurídico y al Comité de protección del medio marino para su análisis y para que contribuyan en su elaboración.

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

El Subcomité SDC se encarga de estudiar una gran variedad de cuestiones técnicas y operacionales sobre el proyecto y construcción del buque, incluidos el compartimentado y la estabilidad. También se ocupa de la prueba y aprobación de la construcción y materiales, líneas de carga, arqueo, seguridad de pesqueros y el transporte de personal industrial. El SDC 7 se reunió del 3 al 7 de febrero y trató los siguientes asuntos:

#### **Directrices sobre criterios de estabilidad sin avería de segunda generación**

Para considerar que un buque cumple los criterios de navegabilidad y que es seguro, debe estar proyectado de forma que permanezca estable y a flote en todas las condiciones, con o sin avería. Los criterios obligatorios y las disposiciones recomendadas sobre esta cuestión se establecen en el Código de estabilidad sin avería de 2008 de la OMI, que es obligatorio en virtud del Convenio SOLAS y en el Protocolo sobre líneas de carga de 1988.

Hoy en día, la tecnología informática más reciente está permitiendo desarrollar los criterios de estabilidad sin avería de “segunda generación”, para llevar a cabo una evaluación de la seguridad exhaustiva de la dinámica del buque en condición de olas.

El SDC aprobó un conjunto de directrices provisionales detalladas sobre los criterios de estabilidad sin avería de segunda generación, que incluyen directrices sobre criterios de vulnerabilidad, orientaciones para la evaluación directa de la estabilidad y medidas operacionales. El objetivo es asegurar un nivel de seguridad uniforme sobre los modos de estabilidad dinámica con olas.

Los criterios de estabilidad intacta de segunda generación implican la evaluación de la estabilidad intacta de la dinámica de los buques utilizando métodos para tratar las 5 condiciones de fallo de la estabilidad: buque apagado (planta propulsora desconectada), aceleración excesiva, pérdida esencial de estabilidad, balance paramétrico y navegación sobre la cresta de la ola/caída al través.

Este desarrollo ha sido posible gracias a una avanzada tecnología informática, por ejemplo, las complejas simulaciones numéricas y la dinámica de fluidos computacional, tecnologías que han permitido a los proyectistas evaluar mejor la estabilidad de los buques en olas.

Los trabajos para elaborar la segunda generación de criterios de estabilidad sin avería se han estado desarrollando durante dos décadas. El conjunto de directrices provisionales será examinado por el MSC 102, con miras a su aprobación, para que pueda ser circulado y puesto a prueba en la práctica.

En esta reunión también se avanzó en la elaboración de notas explicativas adicionales, en las que se ofrecen más orientaciones sobre la aplicación de las directrices provisionales sobre los criterios de estabilidad sin avería de segunda generación.

#### **Proyecto de Código internacional para la seguridad de buques que transportan personal industrial (IP)**

El Subcomité ha finalizado un nuevo proyecto de Código internacional para la seguridad de los buques que transportan personal industrial (Código IP) y un proyecto de nuevo capítulo XV del Convenio SOLAS para todos los tipos de buques de carga que no sean naves de gran velocidad. El proyecto de Código y las enmiendas al Convenio se van a estudiar en un grupo de trabajo por correspondencia para finalizar esta tarea en el SDC 8 (enero de 2021).

El Código IP se ha elaborado para complementar los instrumentos de la OMI con el objetivo de satisfacer la demanda de requisitos de transporte de los sectores marítimo y energético que emplean y transfieren a bordo de los buques personal industrial para la construcción, mantenimiento, puesta fuera de servicio, funcionamiento o servicio de las instalaciones marítimas.

Este Código, que añade sus prescripciones a las reglas de SOLAS para los buques de carga, constituye una norma internacional de seguridad para los buques que transporten personal industrial que facilitará su transporte y transbordo en condiciones de seguridad, para lo cual trata los riesgos adicionales que suponen dichas operaciones.

El proyecto de Código IP y las enmiendas correspondientes al SOLAS se han remitido al MSC 102 para su adopción. Su entrada en vigor está prevista para el 1 de enero de 2024 como instrumentos internacionales obligatorios que garanticen el transporte seguro del personal industrial.

#### **Compartimentado y estabilidad después de avería**

El Subcomité finalizó los proyectos de enmienda de las Notas Explicativas Revisadas de las reglas de compartimentado y estabilidad en caso de avería del capítulo II-1 de SOLAS.

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

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

Estos requisitos sobre control de los NO<sub>x</sub> 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<sub>x</sub>, 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<sub>x</sub> 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<sub>x</sub> (NECA). Los buques nuevos que no vayan a operar en las NECAs que ya están designadas no se tendrán que construir para cumplir el Nivel III.

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

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

## 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 (CO<sub>2</sub>)**, con el objetivo de contar con datos cuantitativos precisos, contrastables y continuados sobre las emisiones reales de CO<sub>2</sub> de los buques mercantes, 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 libros de registro electrónicos. Su objetivo es facilitar información normalizada sobre la aprobación de 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<sub>x</sub>, 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 impreso en papel proporcionado 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<sub>x</sub>. La regla 13 del Anexo VI se ha modificado y ha quedado redactada como sigue:

**Regla 13: Óxidos de nitrógeno:** Se ha añadido el apartado 5.1.3:

*Si:*

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

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

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

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

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

- .1 la zona de control de las emisiones de Norteamérica, por la cual se entiende la zona definida por las coordenadas que figuran en el apéndice VII del Anexo VI;*
- .2 la zona del mar Caribe de EEUU, por la cual se entiende la zona definida por las coordenadas que figuran en el apéndice VII del Anexo VI;*
- .3 la zona del mar del Norte, según se define en la regla 1.14.6 del Anexo V del Convenio MARPOL; y*
- .4 cualquier otra zona marítima, incluidas las portuarias, designada por la Organización de conformidad con los criterios y procedimientos indicados en el apéndice III del Anexo VI.*

## 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 enero**, 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

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**.

En consecuencia, **desde el pasado 1 de enero de 2020, el límite global (fuera de las zonas SECA) del contenido de azufre de los combustibles marinos es 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 HFO), ya sean destilados (MGO) o mezclas con contenido inferior a 0,5% S (VLSFO).
- Usar combustibles no convencionales (fundamentalmente LNG, aunque existen otras opciones como etanol, biocombustibles, etc.).
- Instalar depuradores de los gases de exhaustación (*scrubbers*, *EGCS*) y seguir utilizando HFO.

**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 que **prohíbe 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 facilitar la verificación 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 entró en vigor el **1 de marzo de 2020**, es decir, dos meses después de que se haya empezado 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).

#### Disponibilidad de combustible reglamentario

A mediados de marzo, la Mesa Redonda de las asociaciones de armadores internacionales que agrupa a INTERTANKO, INTERCARGO, BIMCO e ICS, declaró que el bajo número de informes de no disponibilidad de combustible reglamentario (FONAR) emitidos desde que entró en vigor el nuevo límite de azufre no refleja realmente las dificultades que muchos armadores han tenido para obtener combustibles reglamentarios, llegando incluso a que muchos buques hayan tenido que cambiar sus puertos previstos de suministro.

Según han informado dichas organizaciones, aunque los Estados de bandera han emitido muy pocos informes de no disponibilidad, este hecho no representa una medida real de la falta de disponibilidad mundial de VLSFO, ya que no refleja situaciones en las que los armadores han tenido que esperar varios días o desviar sus buques de las rutas previstas para encontrar combustible reglamentario.

Según la publicación especializada *Ship and Bunker*, en enero, los Estados de bandera presentaron a la OMI 35 informes de no disponibilidad de combustible, de los cuales 6 correspondían a puertos brasileños y 4 a puertos indios y de Sri Lanka, que los sitúa como posibles puntos negros para la disponibilidad de combustible reglamentario.

Otros países que presentaron más de 1 FONAR en enero a la OMI fueron: Sudáfrica, Bangladesh, Egipto, Cabo Verde y Chile. El número de informes presentados no debe tomarse como una guía única para identificar las zonas con problemas de disponibilidad de VLSFO en el mundo, pero pueden servir de indicación de qué regiones resultarán más problemáticas a lo largo de 2020.

#### Uso de *scrubbers* de ciclo abierto en puerto

##### Lista actualizada de puertos que prohíben las descargas de las aguas de lavado

En diciembre, la Cámara Naviera Internacional (ICS) publicó una actualización de la lista de puertos de todo el mundo que han prohibido la descarga de los *scrubbers* de ciclo abierto. Entre ellos no había ningún puerto español. El objetivo de la publicación de esta lista es ayudar a los buques equipados con *scrubbers* de ciclo abierto a planificar con antelación las operaciones. No obstante, se recomienda a las empresas que operen buques con *scrubbers* abiertos que confirmen esta información con las autoridades correspondientes antes de hacer escala en dichos puertos, ya que según ICS se están imponiendo importantes multas a los buques que no cumplen los requisitos establecidos.

##### Tratamiento en los puertos españoles

El uso de *scrubbers* está expresamente previsto en el Anexo VI de MARPOL como un medio alternativo para el cumplimiento del límite máximo de azufre de los combustibles marinos del 0,5% o el 0,1%. Sin embargo, como se ha indicado en el apartado anterior, algunos puertos extranjeros han anunciado que no permitirán el uso de *scrubbers* de ciclo abierto en sus aguas. Por este motivo, la OMI está revisando las Directrices que fijan los requisitos para autorizar la descarga, trabajo que tenían previsto finalizar este mismo año (posiblemente, debido al COVID-19 este plazo se alargue).

También, algunos puertos españoles están mostrando su preocupación y desearían poder prohibir el uso de *scrubbers* de ciclo abierto. Estas preocupaciones se están concretando, más que en las aguas en sí, en la posible acumulación de metales u otros productos en los sedimentos de los puertos, que puedan dar lugar a la calificación de los mismos como materiales contaminantes y dificultar o encarecer el futuro tratamiento de los productos de dragado.

En diciembre 2019, las consultoras *CE Delft - Deltares* publicaron un estudio encargado de CLIA Europe e Interferry sobre el impacto de la descarga de las aguas de lavado de los *scrubbers* en las aguas portuarias y sus sedimentos.

En este estudio se estiman las concentraciones en el agua y en los sedimentos al cabo de 5 años de 11 metales y 16 Hidrocarburos Aromáticos Policíclicos (PAHs) producidos por el uso continuado de *scrubbers* en motores desarrollando una potencia de 8 MW, que equivale al consumo de 40,3 toneladas diarias de HFO que equivalen, a su vez, a las siguientes combinaciones de buques, en cada caso 365 días al año:

- 10 ferries atracados durante 12 h/día.
- 4 grandes buques de crucero (60.000 a 100.000 GT) atracados 8 h/día.
- 16 portacontenedores de entre 8.000 y 12.000 TEU atracados 12 h/día.
- 28 graneleros entre 10.000 y 35.000 tpm atracados 24 h/día.

Este consumo se considera bastante elevado para muchos puertos, salvo algunos muy grandes o con gran actividad de cruceros (teniendo en cuenta que se refiere a buques con *scrubbers*).

Para esta evaluación se han utilizado más de 300 muestras de aguas de lavado tomadas en diferentes zonas del mundo, con HFO suministrado en puertos muy diferentes y procedentes de *scrubbers* de varios fabricantes distintos. Se han analizado esas muestras, se ha obtenido la media de contenido de los citados metales y PAHs en las mismas y se ha supuesto que las aguas de los *scrubbers* utilizados en el puerto analizado tienen ese contenido medio de sustancias.

Para simular el movimiento de las aguas en el puerto se ha utilizado una aplicación informática llamada MAMPEC-BW, que se desarrolló para analizar el efecto de pinturas antiincrustantes de los buques y luego se modificó para analizar los efectos de los sistemas de tratamiento de aguas de lastre. Este *software* permite simular diferentes modelos de puertos, con distintas configuraciones físicas y condiciones ambientales, como corrientes, mareas, etc. No se ha utilizado en este caso para reproducir las condiciones de puertos reales, sino más bien 4 tipos de puertos genéricos. Los que más interés pueden tener para España son un puerto atlántico, tipo Rotterdam (con una amplitud media de marea de 1,5 m) y uno en el Báltico, sin marea.

Los resultados de estas predicciones se han comparado con los requisitos de varias referencias normativas:

- Las actuales Directrices de la OMI (que no se aplican directamente a los sedimentos).
- Los niveles para 2021 establecidos en la Directiva Marco del Agua de la UE.
- Normas de varios países sobre calidad de los productos de dragado.

Los resultados a los que llegó el estudio son:

- La amplitud de la apertura a la mar de la dársena del puerto y, sobre todo, la amplitud de la marea, son decisivos para permitir una renovación frecuente del agua.
- En los puertos con marea, las concentraciones medias al cabo de 5 años en los sedimentos de los productos analizados son muy bajas, inferiores en todos los casos al 0,3% de los valores máximos permisibles por las normas utilizadas, que se consideran las más estrictas del mundo.

- En los puertos sin marea, las concentraciones al cabo de 5 años son del orden de 10 veces superiores, si bien del orden como máximo del 3% de los valores máximos permisibles (es decir, muy bajas).

Aunque el informe aclaraba que la evolución del contenido de los sedimentos no es lineal con el tiempo, cabría suponer que, en los puertos con marea, los efectos de los *scrubbers*, incluso en periodos de 50 años, se mantendrían probablemente por debajo del 5% de los valores máximos admisibles. En los puertos sin marea incluso tras 50 años las concentraciones se mantendrían probablemente por debajo de la mitad de los valores máximos.

El 17 de enero, ANAVE mantuvo una reunión con los servicios técnicos de Puertos del Estado para tratar este asunto, para la que elaboramos una Nota con las conclusiones del estudio de *CE Delft - Deltares* y las propuestas que presentamos a Puertos del Estado, en concreto:

- Que todos los puertos españoles cuenten con un marco uniforme sobre esta materia, aunque de su aplicación pudiesen resultar normas diferentes en algunos puertos.
- Para todos los puertos con mareas: aplicar un único criterio que sería el cumplimiento de las Directrices de la OMI. Cuando éstas se revisen, la OMI determinará si se deben aplicar las nuevas a los *scrubbers* instalados con anterioridad o no.
- Para los puertos sin mareas: aquellos puertos que lo consideren conveniente en función de sus tráficos, características físicas y frecuencia de dragado, podrían encargar estudios análogos al de CE Delft. Si los resultados de dichos estudios indicasen que las concentraciones podrían alcanzar el 50% de los máximos admisibles, se tendría la posibilidad de prohibir el uso en puerto de los *scrubbers* a buques por encima de una potencia en puerto determinada. A dichos puertos habría que animarlos a ofrecer a esos buques, como alternativa a quemar combustibles destilados, la conexión a la red eléctrica de tierra, con carácter no obligatorio.

La reunión resultó muy positiva. Los representantes de Puertos del Estado recibieron favorablemente las propuestas de ANAVE para conseguir una regulación lo más uniforme posible en los puertos españoles.

### Eficiencia energética de los buques: reducción de las emisiones de GEI de los buques

#### Emisiones de CO<sub>2</sub>: Propuesta del sector marítimo internacional a la OMI para patrocinar un programa de I+D para la descarbonización del transporte marítimo

El 18 de diciembre, las principales organizaciones del sector del transporte marítimo internacional (ICS, BIMCO, CLIA, INTERTANKO, INTERCARGO, INTERFERRY, IPTA y WSC) presentaron formalmente a la OMI un documento en el que proponen crear un programa cooperativo de investigación y desarrollo (I+D) para ayudar a reducir y eventualmente eliminar las emisiones de CO<sub>2</sub> del transporte marítimo internacional, ver **Anexo 2.3.1**.

Dicho documento se iba a debatir en la reunión que el MEPC tenía programada para finales de marzo y que la OMI ha aplazado por el COVID-19 hasta nuevo aviso.

El objetivo final de la propuesta es hacer posible la descarbonización plena del transporte marítimo y sus aspectos más destacados son:

- Creación de una nueva organización no gubernamental de I+D, denominada **Consejo Internacional de Investigación y Desarrollo Marítimo** (IMRB), para facilitar la descarbonización del transporte marítimo, supervisada por los Estados miembros de la OMI. Si se llegara a aceptar, esta medida podría ponerse en marcha para 2023 introduciendo enmiendas al Convenio de MARPOL.

- El IMRB manejaría un fondo financiado básicamente por las compañías navieras de todo el mundo a través de una contribución obligatoria de 2 \$/tonelada de combustible marino adquirido para consumo por los buques mercantes, lo que generaría alrededor de 5.000 millones de dólares en un período de 10 años. Al tratarse de una contribución obligatoria para todos los buques de cualquier bandera, debería ser acordada por la OMI para que su aplicación sea universal. Para los combustibles con menores emisiones de CO<sub>2</sub>, la contribución se reduciría proporcionalmente.
- Estos fondos se utilizarían para acelerar los trabajos de I+D para el desarrollo de buques comercialmente viables con cero emisiones de carbono a principios de la década de 2030. El IMRB sería el encargado de designar los objetivos prioritarios de investigación y repartir los fondos disponibles entre los proyectos presentados.

Aunque este programa de I+D y su financiación es una iniciativa de las principales asociaciones navieras internacionales, se ha invitado a participar a otros sectores interesados, como empresas energéticas, tecnológicas, astilleros, etc., que también podrían desear contribuir, generando fondos adicionales para I+D.

El documento resalta que será necesaria una iniciativa conjunta de todo el sector para acelerar la I+D con vistas a alcanzar los ambiciosos objetivos de reducción de CO<sub>2</sub> acordados en la OMI en 2018, que incluyen un recorte absoluto en las emisiones totales de gases de efecto invernadero del sector de al menos un 50% para 2050, independientemente del crecimiento del comercio, y una descarbonización completa poco después. Para ello, se requerirá una reducción de las emisiones unitarias (por t-milla) de carbono de hasta el 90%, lo que es incompatible con el uso continuo a largo plazo de combustibles fósiles por la flota mercante.

El cumplimiento de estos objetivos requerirá el desarrollo y despliegue en todo el mundo de nuevas tecnologías sin emisiones de carbono y combustibles como hidrógeno, amoníaco, pilas de combustible, baterías y combustibles sintéticos, todos ellos producidos a partir de fuentes de energía renovables. Estas soluciones todavía no existen en una forma o escala que pueda aplicarse a grandes buques mercantes, especialmente a los que efectúan viajes transoceánicos y que actualmente dependen de los combustibles fósiles.

**Anexo:** 2.3.1. Proposal to establish an International Maritime Research and Development Board (IMRB).

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

### Subcomité PPR 7

#### **Directrices sobre medidas para reducir los riesgos de la utilización y el transporte de fueloil pesado como combustible por los buques en aguas del Ártico**

El Subcomité de prevención y respuesta contra la contaminación (Subcomité PPR) acordó un proyecto de enmienda al Anexo I del Convenio MARPOL (se añade una nueva regla 43A) para introducir una prohibición sobre el uso y transporte como combustible de fueloil pesado (HFO) por los buques en aguas del Ártico, a partir del **1 de julio de 2024**.

Este proyecto de enmienda se presentará al Comité de protección del medio marino (MEPC 76), que tenía previsto reunirse del 19 a 23 de octubre de 2020, pero por el momento la OMI ha suspendido sus reuniones, con vistas a su adopción en el MEPC 77 (primavera de 2021).

Para los fines de este análisis, por “fueloil pesado” se entienden los combustibles con una densidad superior a 900 kg/m<sup>3</sup> a 15°C, o con una viscosidad cinemática superior a 180 mm<sup>2</sup>/s a 50°C.

Los buques dedicados a garantizar la seguridad de los buques o a operaciones de búsqueda y salvamento, y los buques dedicados a la preparación y la lucha contra los derrames de hidrocarburos están exentos de cumplimiento.

Los buques que cumplan ciertas normas de construcción con respecto a la protección de los tanques de combustible de hidrocarburos deberán cumplir estos requisitos a partir del 1 de julio de 2029.

Un Estado Parte del Convenio MARPOL que sea ribereño del Ártico podrá suspender temporalmente las prescripciones para los buques que enarbolan su pabellón mientras operen en aguas sujetas a su soberanía o jurisdicción, hasta el 1 de julio de 2029.

Actualmente, una regla del Convenio MARPOL prohíbe el uso o el transporte de hidrocarburos en los buques en la Antártida y, en virtud del Código Polar, se insta a los buques a no usar ni transportar dicho combustible en el Ártico.

El Subcomité estableció un grupo por correspondencia para seguir elaborando un proyecto de directrices sobre medidas para reducir los riesgos del uso y el transporte de HFO como combustible por los buques en las aguas del Ártico. El proyecto de directrices abarcaría el funcionamiento, la construcción de buques y el abastecimiento de combustible pesado, la infraestructura y las comunicaciones, la mejora de la preparación para los derrames de combustible pesado, la detección y respuesta tempranas, y los ejercicios y formación de la tripulación.

#### **Directrices de 2020 para el muestreo del fueloil destinado a ser utilizado o que se transporta para su utilización a bordo de un buque**

El Subcomité finalizó un proyecto de directrices que incluye un método acordado para el muestreo de los tanques de combustible líquido transportado destinado a ser utilizado o que se transporta para su utilización a bordo de un buque y, con ello, promover el control y cumplimiento efectivo de las disposiciones del Anexo VI del Convenio MARPOL.

Para el muestreo de los tanques, se debe obtener una muestra de combustible del tanque en cuestión. Dicha muestra es representativa del fueloil en el lugar en el cual se extrajo la muestra. El combustible de los tanques puede muestrearse utilizando el sistema de trasiego de combustible del buque o, en algunos casos, directamente del tanque. Se pueden utilizar procedimientos

alternativos, siempre que permitan obtener una muestra de combustible que sea representativa del combustible en el lugar del que se extrajo la muestra. En todos los casos debería prestarse atención a evitar que la muestra se contamine con materia extraña o sedimentada.

#### **Directrices de 2020 sobre sistemas de limpieza de los gases de escape**

El Subcomité finalizó la revisión de las Directrices de 2015 sobre sistemas de limpieza de los gases de escape (EGCS). Esta revisión tiene por objeto mejorar la aplicación uniforme de las directrices, a la luz de los recientes adelantos técnicos y la experiencia adquirida en la aprobación y el funcionamiento de esos sistemas alternativos de cumplimiento.

El proyecto de directrices se ha presentado al MEPC 75 para su aprobación.

El objetivo de las presentes directrices es especificar las prescripciones sobre ensayos, certificación de los reconocimientos y verificación de los sistemas EGCS de conformidad con la regla 4 del Anexo VI de MARPOL, para garantizar que, en efecto, sean equivalentes a lo prescrito en las reglas 14.1 y 14.4 del Anexo VI de MARPOL. Abarcan las prescripciones de vigilancia continua y los criterios de calidad del agua de descarga, incluidos el pH mínimo y la concentración máxima de HAP (hidrocarburos aromáticos policíclicos); disposiciones para reducir al mínimo las partículas en suspensión, incluidos los metales pesados y las cenizas, e impedir la descarga de nitratos más allá de los niveles especificados.

Las Directrices señalan que los criterios de calidad del agua de descarga deben revisarse en el futuro a medida que se disponga de más datos. Se incluyen orientaciones para la reunión voluntaria de datos sobre las aguas de descarga, mediante un procedimiento recomendado de muestreo.

Se prevé que estas Directrices revisadas se apliquen a los **nuevos sistemas de depuración de gases de escape que se instalen después de una fecha que decidirá el Comité.**

#### **Descargas de los sistemas de limpieza de gases de escape**

El MEPC, en su último período de sesiones, celebrado en mayo de 2019, pidió al Subcomité PPR que estudiara la posibilidad de evaluar y armonizar las normas y directrices sobre la descarga de efluentes líquidos de la descarga de los EGCS.

Para facilitar los debates, se presentó un informe de un conjunto de tareas elaborado por el Grupo mixto de expertos sobre los aspectos científicos de la protección del medio marino (GESAMP). Dicho informe incluye las conclusiones en relación con las pruebas disponibles sobre los efectos ambientales de las aguas de descarga de la EGCS, así como recomendaciones sobre los datos, instrumentos y enfoques que podrían utilizarse como base para realizar una evaluación de los posibles efectos de las descargas.

Tras el debate en el grupo de trabajo, el Subcomité acordó recomendar al MEPC que su futura labor debería dedicarse a la evaluación y armonización de reglas y orientaciones de este tipo de descargas en el medio ambiente acuático, incluidas las zonas y las condiciones.

El alcance de este trabajo debe incluir:

- Elaborar directrices para la evaluación de los posibles efectos perjudiciales del agua de descarga procedente de los EGCS, teniendo en cuenta los métodos y modelos matemáticos existentes.
- Evaluación del impacto (para considerar la elaboración de directrices de evaluación del impacto).

- Elaborar orientaciones relativas a la entrega de residuos procedentes de los EGCS a las instalaciones de recepción del puerto en relación con los volúmenes y la composición de dichos residuos.
- Cuestiones de reglamentación (incluida la evaluación del estado de la tecnología para el tratamiento y el control de las aguas de descarga de EGCS, la identificación de posibles medidas reglamentarias, la elaboración de una base de datos de restricciones/condiciones locales/regionales sobre las aguas de descarga de EGCS.
- Elaborar una base de datos de sustancias identificadas en el agua de descarga procedente de los SLGE, que abarque los datos físicoquímicos, ecotoxicológicos y toxicológicos, que den lugar a conclusiones pertinentes a efectos de la evaluación de riesgos.

Se invitó al MEPC a que aprobara el alcance de la labor prevista y considerara la posibilidad de hacer participar al GESAMP en el asesoramiento científico.

#### **Reducción de las repercusiones en el Ártico de las emisiones de carbono negro procedentes del transporte marítimo**

El "carbono negro" en el contexto del transporte marítimo internacional es el producto de la combustión incompleta de los combustibles basados en el carbono. Las emisiones de carbono negro contribuyen al cambio climático como un "contaminante del clima de corta vida".

La OMI ha estado estudiando la forma de medir e informar sobre las emisiones de carbono negro, como parte de su labor de examinar el impacto en el Ártico de las emisiones de carbono negro procedentes del transporte marítimo internacional. Ya se ha acordado un protocolo de presentación de informes para los estudios de medición voluntarios para recopilar datos sobre el carbono negro y los métodos de medición del carbono negro para la recopilación de datos.

El Subcomité tomó nota de varias comunicaciones, entre ellas propuestas para examinar el contenido aromático de las mezclas de combustible. Un alto contenido aromático, entre otros factores, podría aumentar las emisiones de carbono negro de los barcos.

La Organización Internacional de Normalización (ISO) informó al Subcomité de que ya estaba en el proceso de vigilancia de las propiedades del VLSFO y el HFO y que proporcionaría información sobre los resultados. La ISO también informó al Subcomité de que también consideraría la posibilidad de añadir una medida adicional para dar una indicación aproximada de si un combustible es más parafínico o aromático, sobre la base de las características ya incluidas en la norma ISO 8217, en la que se especifican las prescripciones de los combustibles para su uso en calderas y motores diésel marinos.

El Subcomité estableció un grupo de trabajo por correspondencia para avanzar en la elaboración de un protocolo normalizado de muestreo, acondicionamiento y medición para ellas, que incluya un método de referencia verificable y un análisis de la incertidumbre, teniendo en cuenta los tres métodos de medición del carbono negro más apropiados (FSN, PAS, LII), para efectuar mediciones (comparables) exactas y verificables, de las emisiones de carbono negro e investigar los vínculos entre los sistemas de medición y las opciones normativas.

#### **Prohibición de la cibutrina en los sistemas antiincrustantes**

El Subcomité finalizó una propuesta de enmienda del Convenio sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales (Convenio AFS), para incluir controles sobre el biocida **cibutrina**.

Este proyecto de enmienda se remitió al MEPC 75 para su aprobación, con vistas a su adopción en el MEPC 76. El Convenio AFS ya prohíbe el uso de biocidas que utilicen compuestos organoe-stánicos.

#### **Revisión de las Orientaciones para las pruebas de puesta en servicio de los sistemas de gestión del agua de lastre**

El PPR 7 ha acordado una enmienda a la norma E-1 del Convenio de gestión de las aguas de lastre (Convenio BWM) que está previsto que se adopte en el MEPC 75, que establece llevar a cabo pruebas de funcionamiento de los sistemas de gestión de agua de lastre.

El Subcomité finalizó el estudio de las directrices sobre estas pruebas, cuyo objetivo es validar la instalación de un sistema de gestión del agua de lastre demostrando que sus procesos mecánicos, físicos, químicos y biológicos funcionan correctamente.

#### **Directrices sobre las incrustaciones biológicas**

El Convenio BWM tiene por objeto prevenir la propagación de especies acuáticas potencialmente nocivas en el agua de lastre. Pero las especies invasivas también pueden adherirse al exterior de las naves.

El PPR 7 ha comenzado a revisar las Directrices de la OMI sobre las incrustaciones biológicas, que proporcionan un enfoque mundialmente coherente para la gestión de la acumulación de diversos organismos acuáticos en los cascos de los buques.

El Subcomité identificó los elementos clave que requieren mayor atención y debate y estableció un grupo de correspondencia sobre el examen de estas Directrices, para avanzar en estos trabajos y facilitar un debate más eficaz en el PPR 8 de 2021.

La OMI tiene en marcha el proyecto GloFouling, que tiene por objeto impulsar las medidas para aplicar las Directrices sobre bioincrustaciones. El proyecto también fomentará la elaboración de mejores prácticas y normas para una gestión mejorada de la contaminación biológica en otros sectores oceánicos.

#### **Basura plástica marina**

El Subcomité preparó 2 proyectos de Circulares MEPC sobre la habilitación en los puertos y terminales de instalaciones adecuadas para la recepción de desechos plásticos procedentes de los buques y sobre el intercambio de los resultados de la investigación sobre la basura marina y fomentar la realización de estudios para entender mejor los microplásticos procedentes de los buques.

Se constituyó un grupo por correspondencia para examinar si procede modificar el Anexo V de MARPOL y las “Directrices de 2017 para la implantación del Anexo V de MARPOL” (Resolución MEPC.295(71)”, y el modo de hacerlo, para facilitar y mejorar la notificación de la descarga o pérdida accidental de artes de pesca, según se dispone en la regla 10.6 del dicho Anexo V, y aclarar los tipos de artes de pesca que deben notificarse.

Esta labor se enmarca en el Plan de acción de la OMI, adoptado por el MEPC en 2018, sobre el problema de la basura plástica marina procedente de los buques procedentes de los buques, que tiene por objeto mejorar las normas existentes e introducir nuevas medidas de apoyo para reducir los desechos plásticos marinos procedentes de los buques. El MEPC ha acordado medidas que deben completarse para 2025, que se refieren a todos los buques, incluidos los pesqueros. Este plan de acción apoya el compromiso de la OMI de cumplir las metas establecidas en el Objetivo de Desarrollo Sostenible 14 (SDG 14) de la ONU para 2030 sobre los océanos.

## Convenio internacional de Hong Kong para el reciclaje de los buques

A fecha de **7 de abril** de 2020, el Convenio Internacional de Hong Kong para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, 2009 (HKC) había sido ratificado por **15 países**, cuyas flotas suman el **30,21%** de la flota mercante mundial.

Los días 18 y 28 de noviembre **Ghana e India** ratificaron el convenio. Se convierten así en los Estados 14º y 15º en hacerlo tras Malta, Bélgica, Congo, Dinamarca, Francia, Alemania, 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 nos informó la DGMM hace varios meses, podría estar muy próxima.

### Reciclaje de buques: Libro “*The Recycling of Ships*” del Dr. Nikos Mikelis

En diciembre, se publicó la 2ª edición del libro “*The Recycling of Ships*”, del Dr. Nikos Mikelis, experto destacado en esta materia que participó en el desarrollo del convenio HKC.

Esta 2ª edición incluye los principales avances que se han producido en los 2 últimos años, entre los que destacan:

- El importante aumento de la demanda para la que el sector del reciclaje tendrá que estar preparada en el futuro.
- La entrada en vigor, el 5 de diciembre de 2019, de la prohibición sobre la exportación de los desechos peligrosos y otros desechos establecida en el Convenio de Basilea sobre el control de los movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y su eliminación.
- Los procesos penales que se han iniciado en Europa contra armadores sobre la base del el Reg. UE 1013/2006 sobre traslados de residuos.
- Resumen de los requisitos reglamentarios actuales para buques abanderados en la UE y buques de otros pabellones.
- Análisis de la entrada en vigor del Reg. UE 1257/2013 sobre el reciclaje de buques, el 31 de diciembre de 2018, elaboración de la Lista Europea de instalaciones de reciclaje aprobadas y la falta de capacidad de reciclaje de dicha Lista.
- Análisis de posibles escenarios futuros del Reglamento 1257/2013:
  - Posibilidad de que muchos buques abanderados en la UE cambien de pabellón al final de su vida útil.
  - Introducción de un Reglamento adicional de la UE para establecer un Mecanismo Financiero que regule el cambio de pabellón.

### 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 2019/1988](#), 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 (Operación Atalanta)** y por la que se deroga la Decisión 2019/1245 (Atalanta/4/2019): se publicó el 29 de noviembre y en la misma se nombró al contralmirante José Vizinha Mirones 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), a partir del 3 de diciembre de 2019.
- [Decisión 2020/95](#), 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: publicada el 23 de enero, 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 seis ocasiones. Esta nueva lista incluye 7 instalaciones nuevas, 3 de ellas situadas en Turquía, 1 en Letonia, 1 en Países Bajos, 1 en Lituania y 1 en Noruega. En conjunto actualmente la lista la integran **41 instalaciones**:
  - 34 en el EEE: Noruega (6), Dinamarca (5), Francia, Reino Unido y Lituania (4 en cada país), Países Bajos (3), Letonia (2) y Bélgica, Estonia, España, Italia y Finlandia (1 en cada país).
  - 7 en países terceros: 6 en Turquía y 1 en EEUU.

En total suman una capacidad anual de unas 996.093 toneladas de desplazamiento en rosca (LDT), aún lejos de los 2,5 millones de LDT mencionados en el art. 32.a) del Reglamento UE 1257/2013 sobre Reciclaje de Buques.

Además, dicha lista sigue sin incluir instalaciones de países asiáticos, donde se sitúa el 97% de la capacidad de reciclaje mundial de buques. La UE ha recibido hasta ahora solicitudes de 36 instalaciones extracomunitarias, de las cuales 18 están en la India y 4 en China. Por el contrario, ya ha admitido las solicitudes de 6 instalaciones turcas, de un total de 11 solicitantes.

- [Decisión 2020/401](#), 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 (Operación Atalanta)** y por la que se deroga la Decisión 2019/1988 (Atalanta/1/2020): se publicó el 16 de marzo y en la misma se nombró al Contralmirante Ignacio Villanueva Serrano 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), a partir del 17 de marzo de 2020.

El CA Villanueva Serrano tendrá el mando y control de todas las fuerzas militares en la zona de operaciones durante la 34ª rotación, y será responsable de la planificación, orquestación y ejecución de actividades militares tácticas.

La Operación Atalanta, bajo bandera de la UE, tiene la misión de luchar contra la piratería en el Índico y mantener la seguridad en las aguas del Golfo de Adén y Somalia de los buques del Programa Mundial de Alimentos y la misión de la ONU para Somalia. España ha contribuido a esta operación, desde su inicio, tanto con medios navales como aéreos. Además, las fuerzas armadas españolas han asumido hasta en 9 ocasiones el mando de la fuerza naval desplegada.

- [Reglamento 2020/411](#), por el que se modifica la Directiva 2009/45/CE, sobre las **reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje**, en lo que respecta a las prescripciones de seguridad aplicables a los buques de pasaje que realizan travesías nacionales: publicada el 19 de marzo, entró en vigor a los 20 días de su publicación y su aplicación será obligatoria en todos sus elementos en cada Estado miembro a partir del 19 de septiembre de 2021.
- [Reglamento 2020/473](#), por el que se completa la Directiva (UE) 2017/2397 en lo que respecta a las normas sobre **bases de datos para los certificados de cualificación de la Unión, las libretas de servicio y los diarios de navegación**: se publicó el 1 de abril y entró en vigor a los 20 días de su publicación. Será aplicable a partir del 18 de enero de 2022, excepto el artículo 3, apartados 1 y 4, que serán aplicables a partir de la fecha de entrada en vigor. No afecta directamente a las empresas, es un requisito a cumplir por los Estados miembros para prevenir el fraude y asegurarse de que los miembros de la tripulación están en posesión de un único certificado concreto

## 3.2 Otros asuntos comunitarios

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

#### Propuesta de revisión del Reglamento MRV

En el mes de marzo, el Parlamento Europeo (PE) comenzó a debatir la revisión del Reglamento UE sobre monitorización, informe y verificación de las emisiones de CO<sub>2</sub> del transporte marítimo (Reglamento MRV). Esta modificación estaba teóricamente prevista para su alineamiento con el sistema de la OMI. El primer paso en el PE es la Comisión de Medio Ambiente (ENVI).

El informe de la ponente del ENVI, además de no admitir ningún alineamiento con el sistema análogo de la OMI (DCS), que estaba prevista en el art. 22 del Reglamento MRV, incluyó una propuesta para aprobar una regulación europea específica de las emisiones de CO<sub>2</sub> de los buques, al margen de la OMI, en particular, con objetivos de reducción de emisiones diferentes a los ya acordados en la OMI para 2030 y 2050 y la inclusión del transporte marítimo en el sistema europeo de Comercio de Derechos de Emisión (ETS).

ANAVE preparó una nota rebatiendo muchos puntos del informe, justificando la importancia de una regulación global y proponiendo un conjunto de enmiendas, no solo con el objetivo de evitar una regulación UE al margen de la OMI, sino simplificando el Reglamento MRV, en particular, mediante una enmienda al art. 9, encaminada a reducir la carga administrativa del sistema a los buques en servicios de Transporte Marítimo de Corta Distancia. Para ello propusimos reducir de 300 a 80 el número mínimo de viajes que permiten la presentación de un único informe anual (en lugar de un informe por viaje) y permitir a estos buques un 10% de tiempo de navegación en tráficos no relacionados con la UE.

Esta nota, las propuestas y su justificación se enviaron a todos los miembros españoles del ENVI. El europarlamentario por la formación “Vox”, D. Herman Tertsch, se puso en contacto con ANAVE y nos informó de su intención de presentar la citada enmienda y alguna otra encaminada a defender el papel de la OMI.

#### Pacto Verde Europeo

El 11 de diciembre, la presidenta de la Comisión Europea (CE), Ursula von der Leyen, presentó en el pleno del PE su propuesta de **“Pacto Verde Europeo”**, que pretende **marcar la estrategia de crecimiento sostenible de la Unión Europea con el fin de lograr una economía neutra en emisiones en 2050**.

Junto al texto del plan, se presentó una **hoja de ruta inicial** de las medidas clave necesarias para hacer realidad esta estrategia, que se irá actualizando a medida que evolucionen las necesidades y se formulen las distintas respuestas políticas.

Esta hoja de ruta incluye **47 acciones**, a desarrollar en 2020 y 2021, divididas en **10 áreas**: ambición climática, energía “limpia, asequible y segura”, una estrategia industrial para una economía verde y circular, movilidad sostenible e inteligente, estrategia “de la granja a la mesa”, preservación y protección de la biodiversidad; hacia una contaminación cero para un entorno sin sustancias tóxicas, integración de la sostenibilidad en todas las políticas de la UE, la UE como líder mundial y la colaboración en torno a un Pacto europeo por el clima.

Entre las medidas que incluye la propuesta del Pacto Verde Europeo, cabe destacar las siguientes:

#### Ambición climática:

- Propuesta de una “Ley del Clima” europea para lograr el objetivo de alcanzar la neutralidad climática en 2050: marzo de 2020.
- Propuestas de revisión de las medidas legislativas pertinentes para cumplir la mayor ambición climática, entre ellas la revisión de la **Directiva sobre el Régimen de Comercio de Derechos de Emisión, que podría incluir al transporte marítimo**: junio de 2021. En paralelo, **coordinar una acción mundial con la OMI**
- Propuesta de revisión de la Directiva sobre fiscalidad de la energía, incluyendo reconsiderar **las exenciones fiscales a los combustibles fósiles marinos**. Junio de 2021.

#### Energía limpia, asequible y segura:

- Evaluación de los planes nacionales definitivos de energía y clima: junio de 2020.
- Estrategia sobre energía eólica marina: 2020.

#### Movilidad sostenible e inteligente:

- Evaluación de opciones legislativas que impulsen la producción y utilización de **combustibles alternativos sostenibles** para los diferentes modos de transporte: a partir de 2020.
- Propuesta de **revisión de la Directiva 92/106 sobre transporte combinado**. La Comisión considerará retirar la misma y presentar una nueva propuesta para convertirla en un instrumento efectivo que apoye las operaciones de carga multimodal, utilizando transporte por ferrocarril **y marítimo, incluido el TMCD**: 2021.
- Revisión de la Directiva 2014/94 sobre la infraestructura para los combustibles alternativos y del Reglamento sobre las Redes Transeuropeas – Transporte, para **acelerar la generalización de buques de emisión cero y de baja emisión**: 2021.
- Iniciativas para gestionar mejor y aumentar la capacidad del ferrocarril y las vías navegables interiores: a partir de 2021.
- Propuesta de normas más estrictas para las emisiones de contaminantes atmosféricos de los vehículos con motor de combustión. 2021. La Comisión tomará medidas sobre el transporte marítimo, incluyendo regular el **acceso de los buques más contaminantes a puertos de la UE y la obligación de que los buques atracados utilicen electricidad en puerto**.
- Poner fin a las subvenciones a los combustibles fósiles.

#### Integración de la sostenibilidad en todas las políticas de la UE:

- Propuesta de un Mecanismo para una Transición Justa, que incluirá un “Fondo de Transición Justa” como parte del próximo Marco Financiero Plurianual (2021-2027) actualmente en negociación y un Plan Europeo de Inversiones Sostenibles. Este mecanismo tratará de incentivar las inversiones públicas y privadas para “ecologizar la economía”, de manera que se logre movilizar hasta 100.000 millones de euros en los próximos 7 años: enero de 2020.

ECSA valoró positivamente estas propuestas de la CE, ofreciendo a la vez la apertura de un diálogo con la misma para analizar qué medidas concretas podrían resultar más eficaces para alcanzar los objetivos perseguidos.

Adicionalmente, el 9 de enero se abrió el proceso de consulta pública de la hoja de ruta de la futura Ley Europea del Clima, que forma parte de las iniciativas anunciadas en el Pacto Verde Europeo. El plazo para remitir comentarios finalizó el 6 de febrero.

En el mes de febrero, ECSA presentó un documento en el que define su posición sobre la propuesta inicial del Pacto Verde Europeo, en cuya redacción ANAVE participó activamente. En este documento confirma, como punto de partida, el compromiso del sector naviero europeo y del internacional, de alcanzar los objetivos de reducción de emisiones establecidos en la OMI. ECSA apoya también plenamente las aspiraciones de la CE de que la UE lidere el proceso de

descarbonización del transporte marítimo y está dispuesta a trabajar con la CE para poner en marcha la dimensión marítima del Pacto Verde.

ECSA considera que, en la definición de las medidas necesarias para alcanzar estos objetivos, se deberían priorizar aquellas que cumplan simultáneamente dos objetivos:

- Tener la máxima eficacia en materia de reducción de emisiones en el ámbito global y
- No perjudicar innecesariamente los intereses económicos europeos y la competitividad de las empresas navieras e industriales de la UE frente a sus competidores internacionales.

Para ello, ha propuesto que la Unión Europea:

- Lidere el proceso regulatorio en el marco internacional.
- Incentive el cambio modal en el transporte desde la carretera y el avión a ferries y el TMCD por medio de una estrategia ambiciosa.
- Promueva la investigación y desarrollo para hacer de la UE un pionero en tecnologías bajas en carbono y sin emisiones.
- Trabaje para optimizar las escalas en puerto.
- Desarrolle fuentes de energía y despliegue infraestructuras en tierra para combustibles alternativos.
- Establezca un programa de financiación verde para la electrificación de los ferries.
- Aproveche el potencial de las energías renovables marinas.
- Promueva la digitalización y su aplicación para mejorar la eficiencia energética.

Además de esta comunicación de ECSA, 15 organizaciones del sector marítimo portuario y transporte europeo difundieron un documento de posición conjunto también sobre la propuesta de Pacto Verde. Dichas asociaciones representan a astilleros, fabricantes de equipos marinos, autoridades portuarias, operadores de terminales portuarias, prácticos, remolcadores, transitarios, operadores logísticos, cargadores, transporte ferroviario, entre otros.

Este otro documento plantea que la UE debería canalizar su liderazgo convenciendo a otros Estados para que colaboren en la misma dirección, con el objetivo de mantener unas reglas de juego equilibradas en los mercados. Los signatarios del documento opinan que el Pacto Verde puede ser una gran oportunidad para Europa si se plantea una nueva estrategia de crecimiento que impulse su competitividad y se vuelva más sostenible. La consecución del objetivo de la neutralidad en carbono de estas actividades dependerá del marco regulatorio y de los instrumentos financieros que se pongan en funcionamiento por la UE para apoyar la innovación y la aplicación de las acciones propuestas, así como una seguridad jurídica para las inversiones privadas, que incluya respetar a las empresas pioneras en la inversión en nuevas tecnologías.

Igualmente, será importante la promoción de todos y cada uno de los modos de transporte y los servicios logísticos, con sus ventajas y desventajas, **facilitando su integración para obtenerla combinación más eficiente y sostenible, en lugar funcionar como modos independientes**. En este punto el **documento menciona expresamente al TMCD y hace especial hincapié en la necesidad de eliminar cargas administrativas y reglamentarias** que obstaculizan el uso eficiente de los modos de transporte o influyen negativamente en la elección de unos u otros.

#### COP 25: Acto conjunto organizado por ANAVE, ICS y ECSA

El 13 de diciembre, ANAVE organizó, junto a ICS y ECSA, un acto sobre la descarbonización en el transporte marítimo, en el marco 25ª Conferencia de las Partes del Convenio Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (COP25), que se celebró en la Zona Verde de este foro internacional sobre el clima, en las instalaciones de IFEMA, en Madrid.

En este acto, dichas organizaciones presentaron 3 ponencias, bajo el título común de “El transporte marítimo, un aliado en la lucha contra el cambio climático”, en las que se destacó:

- La importancia de la OMI como regulador internacional del transporte marítimo y su papel de cara al objetivo de la descarbonización total de dicho sector en el futuro
- La necesidad de que la UE asumiera un papel proactivo en la OMI para afrontar un problema global, y se evitasen adoptar medidas regionales fuera del marco de la OMI.
- El éxito que habían supuesto varios ejemplos concretos de descarbonización del transporte marítimo para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> frente a otros modos de transporte.

Este acto contó con la presencia del secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, D. Pedro Saura, que fue el encargado de su apertura. Además, asistieron la secretaria general de Transporte, Dña. María José Rallo, el director general de la Marina Mercante, D. Benito Núñez, y D. Federico Navarro, inspector de seguridad marítima de la Marina Mercante. Asimismo el acto contó con la presencia de numerosos periodistas de medios de comunicación especializados que se hicieron eco de las presentaciones en el ámbito nacional e internacional.

## 4. PIRATERÍA

### Informe de ICC-IMB sobre piratería en 2019

El pasado año 2019, se registraron en todo el mundo un total de **162 incidentes** de piratería y robos a mano armada contra buques mercantes, según recoge la última edición anual del informe sobre piratería de la Oficina Marítima Internacional (IMB) de la Cámara de Comercio Internacional (ICC). Esta cifra supone un **descenso del 20%** respecto a la de 2018, en que se contabilizaron un total de 201 ataques.



Según dicho informe, en 2019, **130** buques fueron abordados, **4** secuestrados, **11** recibieron disparos con armas de fuego y se intentaron otros **17** ataques que resultaron fallidos.



La piratería en **golfo de Guinea** siguió suponiendo en 2019 una seria amenaza para los buques mercantes que navegan por esas aguas. Se registraron **64 incidentes**, incluidos los 4 secuestros de buques y 10 de los 11 incidentes con armas de fuego. Así mismo, **121 tripulantes** fueron **secuestrados** en estas aguas durante dicho periodo, lo que supone un 90% de todos los secuestros de marinos en todo el mundo y un aumento de **más de un 50% respecto** a los 78 de **2018**. Solo en el último trimestre fueron secuestrados 64 tripulantes en 6 incidentes.

Para el director de la IMB, Michael Howlett, los datos más recientes confirman la importancia de un mayor intercambio de información y coordinación entre buques, agencias de informes y vigilancia en el golfo de Guinea. "Sin unos protocolos de información determinados, no se pueden establecer con precisión las zonas de alto riesgo para la gente de mar y encontrar una

solución para el aumento el aumento de los incidentes de piratería en estas aguas persistentemente vulnerables”.

El **estrecho de Singapur** es otra de las zonas en las que **aumentó el número de ataques** de piratería y robos a mano armada en 2019, con **12 incidentes**, de los cuales 11 tuvieron lugar en el último trimestre, además de 10 abordajes. En 2018 solo se produjeron 3 incidentes en total.

A pesar de estos datos, la IMB considera que los ataques de esta zona son “de baja intensidad” y se limitan a robos a mano armada. Aun así, considera que se trata de una peligrosa distracción para las tripulaciones, que deben estar pendientes de la vigilancia contra estos ataques piratas, mientras el buque navega por estas aguas, con mucho tráfico.

Por otra parte, los ataques en puertos de **Indonesia** se **redujeron** un **30%**, de 36 incidentes en 2018 a **25** en 2019. El diálogo y la coordinación entre la Policía Marítima de Indonesia y el centro de informes de IMB ha hecho posible una disminución en los incidentes en esta región.

Finalmente, **en 2019 no se registraron incidentes** en aguas de **Somalia**, sin embargo, los buques y las tripulaciones mantienen una gran vigilancia al transitar por esta zona, ya que, como advierte el informe, “los piratas somalíes siguen teniendo la capacidad de llevar a cabo ataques frente a las costas somalíes y en el océano Índico en general”.

Dado el elevado riesgo en esta zona, se recomienda que los buques extremen las medidas de seguridad y mantengan contacto permanente con el COVAM de la Armada Española.

#### Informe de ICC-IMB sobre piratería para el periodo enero-marzo de 2020

Durante los tres primeros meses del año 2020, se registraron **47 ataques** de piratería a buques mercantes, lo que supone un **aumento del 23,7%** respecto a los 38 registrados en mismo periodo del año pasado.



El **golfo de Guinea** sigue siendo la zona del mundo más castigada por la piratería contra los buques mercantes con **21 incidentes** registrados en el primer trimestre de este año. De estos, 12 fueron abordajes a buques en marcha; otros 4, informes de disparos sobre buques, además de 17 tripulantes secuestrados en 3 incidentes distintos.

Los asaltantes suelen estar armados, se acercan a los buques en embarcaciones rápidas y los abordan para robar cualquier cosa que encuentren, desde pertenencias de los marinos hasta la carga, o secuestrar a los tripulantes para exigir un rescate.



Michael Howlett, director de la IMB opina que “la actuación de las patrullas navales, las medidas de seguridad a bordo, la cooperación y el intercambio transparente de información entre las autoridades son factores que ayudan combatir los delitos de piratería y robo a mano armada”.

En **Indonesia**, durante el primer trimestre de 2020, los incidentes se redujeron a **5 abordajes** de embarcaciones fondeadas, clasificados como “intentos de robos a mano armada de bajo nivel”. El despliegue estratégico de las patrulleras de la Policía Marítima y su colaboración con el centro de información de la IMB ha permitido disminuir notablemente los ataques.



En el **estrecho de Singapur** se registraron otros **5 incidentes** durante este primer trimestre, siguiendo la escalada con la que finalizó el año pasado (**11 incidentes en el último trimestre**), en una zona que no había sufrido ningún ataque durante el primer trimestre de 2019. Al igual que en Indonesia, la IMB considera que los ataques de esta zona son “de baja intensidad”.

Finalmente, el informe desataca la **mejora de la situación en la zona de Somalia**, en la que **no se ha registrado ningún incidente durante los pasados dos trimestres**, aunque IMB advierte de que no hay indicios de que se haya producido una reducción de los ataques en todo el mundo. Por ello anima a los armadores a mantenerse vigilantes y pide una cooperación internacional continua.

El director de la IMB recuerda que la amenaza para las tripulaciones sigue siendo real y por ello es fundamental seguir las mejores prácticas de recomendadas del sector y mantener la vigilancia, ya que la detección temprana de una embarcación pirata que se aproxima suele ser clave para evitar un ataque.

## Grupo de trabajo de ICS sobre la piratería en el golfo de Guinea

La Cámara Naviera Internacional (ICS) está liderando una nueva iniciativa que ha puesto en marcha recientemente, a la que ha llamado “Estrategia del transporte marítimo para combatir la piratería y los robos a mano armada en el golfo de Guinea”.

La piratería en esta zona es un problema recurrente, que se lleva produciendo desde hace más de 20 años. El *modus operandi* de los piratas varía en función de una serie de factores estacionales y locales, pero los incidentes recientes muestran un cambio en la metodología, en la que un gran número de marinos han sido secuestrados como rehenes para pedir rescates en incidentes aislados. Este cambio ha vuelto a centrar la atención del sector marítimo sobre la grave delincuencia en la región y ha demostrado que es necesario acordar una estrategia que utilice todos los recursos disponibles para tratar este problema. El hecho de que las autoridades de Nigeria hayan reconocido y aceptado que el problema existe y su compromiso público de reforzar la vigilancia de sus aguas también demuestra que éste es el momento idóneo para tomar medidas que resuelvan esta crisis.

Esta estrategia es un mecanismo para reforzar la protección del transporte marítimo frente a la creciente amenaza pirata y se basa en los recursos del sector en su conjunto para desarrollar medidas que aumenten y fomenten:

- La protección del transporte marítimo en la región.
- El conocimiento de la situación marítima por los Estados y el transporte marítimo.
- La toma de medidas activas por Nigeria contra los grupos piratas que operan desde su territorio.
- La cooperación regional e internacional en la lucha contra la piratería.
- La concienciación pública sobre la piratería y sus efectos sobre la gente de mar y el comercio.

El objetivo es colaborar en la represión y eventual eliminación de la piratería en la región.

El 28 de febrero, ICS organizó la primera reunión de un Grupo de Trabajo *ad hoc* sobre incidentes de piratería y robos a mano armada contra los buques en el golfo de Guinea, en la que se trataron los siguientes asuntos:

- Situación de protección en el golfo de Guinea: se analizaron las tendencias estadísticas, los cambios en el *modus operandi* de los piratas y otros aspectos significativos de la situación de inseguridad actual en la región (ver **Anexo 4.1**).
- Compromisos del sector y novedades en Nigeria: se informó sobre el reciente compromiso del sector con las autoridades nigerianas para fomentar la adopción de medidas para combatir las acciones de los grupos piratas y los avances en el desarrollo del proyecto “*Deep Blue*” sobre creación de capacidad en protección marítima, que incluye el establecimiento de un centro de Dirección, Control, Procesamiento de Datos, Coordinación e Información (C4i) en Lagos. Varios participantes manifestaron su preocupación por las acciones tomadas por las autoridades nigerianas, en particular, la disputa legal sobre las zonas de fondeo seguras establecidas en la región y secundar los pagos para que el personal militar nigeriano lleve a cabo las funciones de escolta de buques mercantes en la región. También se comentó la reticencia de la armada nigeriana a involucrarse en los incidentes que se producían y se consideró que esta situación debía resolverse urgentemente.
- Iniciativas y acciones del sector hasta la fecha: se informó sobre las acciones colectivas y unilaterales que ha llevado a cabo el sector hasta el momento para tratar el problema de la piratería, y que incluyen:
  - Elaboración de las Mejores Prácticas de Gestión (BMP) en África occidental, ver apartado siguiente de este capítulo.
  - Envío de cartas por Intertanko a las Administraciones de los Estados de bandera.

- Envío de cartas al centro de cooperación *Maritime Domain Awareness for Trade – Gulf of Guinea* (MDAT-GoG) pidiendo una mayor actividad y apoyo al transporte marítimo.
- Reuniones a nivel de CEOs de las asociaciones para analizar la situación de piratería en Nigeria y posibles acciones futuras.
- Análisis de posibles acciones futuras por parte de ICS: se acordó que la Secretaría de ICS elaborará una estrategia de actuación, que podría ser apoyada también por otras organizaciones del sector, y que incluiría entre otras las siguientes cuestiones:
  - Actividades que Nigeria podría emprender, incluidas aquellas en las que la industria podría ayudar o fomentar.
  - Concienciación para resolver malentendidos sobre el Convenio UNCLOS y los derechos sobre las ZEE.
  - Animar a Nigeria a difundir mensajes estratégicos entre la opinión pública en los que establezca claramente cuál es su política para luchar contra la piratería.

### Nuevas Mejores Prácticas de Gestión del sector (BMP) sobre piratería en las costas de África Occidental y golfo de Guinea

El 31 de marzo, ICS circuló unas nuevas [Mejores Prácticas de Gestión del sector](#) (*Best Management Practices to deter piracy and enhance maritime security off the coast of West Africa including the Gulf of Guinea*, BMP WA) para prevenir los actos de piratería y reforzar la protección marítima frente a las costas de África Occidental y golfo de Guinea.

Este documento trata sobre las siguientes cuestiones:

- Requisitos principales de las BMP.
- Amenaza y evaluación de riesgos.
- Planificación.
- Medidas de protección del buque.
- Notificación.
- Procedimiento de actuación de buques que estén sufriendo un ataque.

También se incluyen varios Anexos sobre datos de contacto en caso de emergencia (MDAT-GoG, IMB, INTERPOL y autoridades en distintos países), una carta náutica de protección de la zona, varios formularios de notificación a utilizar por el buque, etc.

La página web [Maritime Global Security](#) incluye enlaces a otra información de protección marítima de utilidad para los marinos.

Las BMP WA han sido elaboradas por los integrantes de la Mesa Redonda de Asociaciones Sectoriales y el Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF) y cuentan con el respaldo de numerosas organizaciones industriales, militares y policiales.

Su objetivo es evitar que los buques y la gente de mar puedan ser víctimas de la piratería en la región y ayudar a los buques a elaborar los planes de viaje para detectar, evitar, disuadir, retrasar e informar sobre ataques de piratería. La experiencia ha demostrado que la aplicación de las medidas de las BMP marca una diferencia muy importante en la seguridad y protección de la gente de mar.

Por todo ello, se recomienda aplicar estas medidas a los buques que naveguen por esta zona de riesgo.

## Nuevo Código de transporte marítimo para Somalia

En Somalia se ha dado un importante paso hacia adelante con la finalización del “Código de transporte marítimo de Somalia”, tras 6 años de trabajos que han contado con el respaldo de la OMI y de la Misión de Asistencia de la ONU (UNSOM) en Somalia.

El texto del Código tiene que pasar por el proceso parlamentario necesario para su promulgación en la legislación nacional somalí. Establece un plan para que este país adopte los convenios marítimos internacionales más importantes (UNCLOS, SOLAS, MARPOL y MLC 2006) y pueda cumplir sus responsabilidades como Estado de bandera, rector del puerto y ribereño. Con más de 3.300 km, el litoral de Somalia es el más largo y posiblemente el más importante geográficamente en el Cuerno de África. Tiene 4 puertos marítimos comerciales principales y varios puertos menores.

La elaboración del Código se inició en 2014, cuando Somalia pidió a la OMI ayuda para revisar su anterior Código marítimo de 1959. El país estaba saliendo de más de dos décadas de conflicto interno y de esfuerzos internacionales concertados para suprimir y reducir la piratería en sus costas.

El nuevo Código de transporte marítimo refleja las mejores prácticas y novedades más recientes del derecho marítimo internacional. Para su desarrollo se ha establecido una Administración Marítima Somalí. La OMI y la UNSOM han colaborado con Somalia para impartir capacitación jurídica y técnica en apoyo de las funciones administrativas y jurídicas básicas, incluida la formación inicial para funcionarios de la administración marítima durante un curso práctico celebrado en enero de 2020 en el Centro de Capacitación Regional de Djibouti.

**Anexo:** 4.1. Presentación “Security situation in the Gulf of Guinea”.

## 5. PORT STATE CONTROL

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

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

#### 5.3. Otros asuntos relacionados con el PSC

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

#### Inspecciones a buques de bandera española

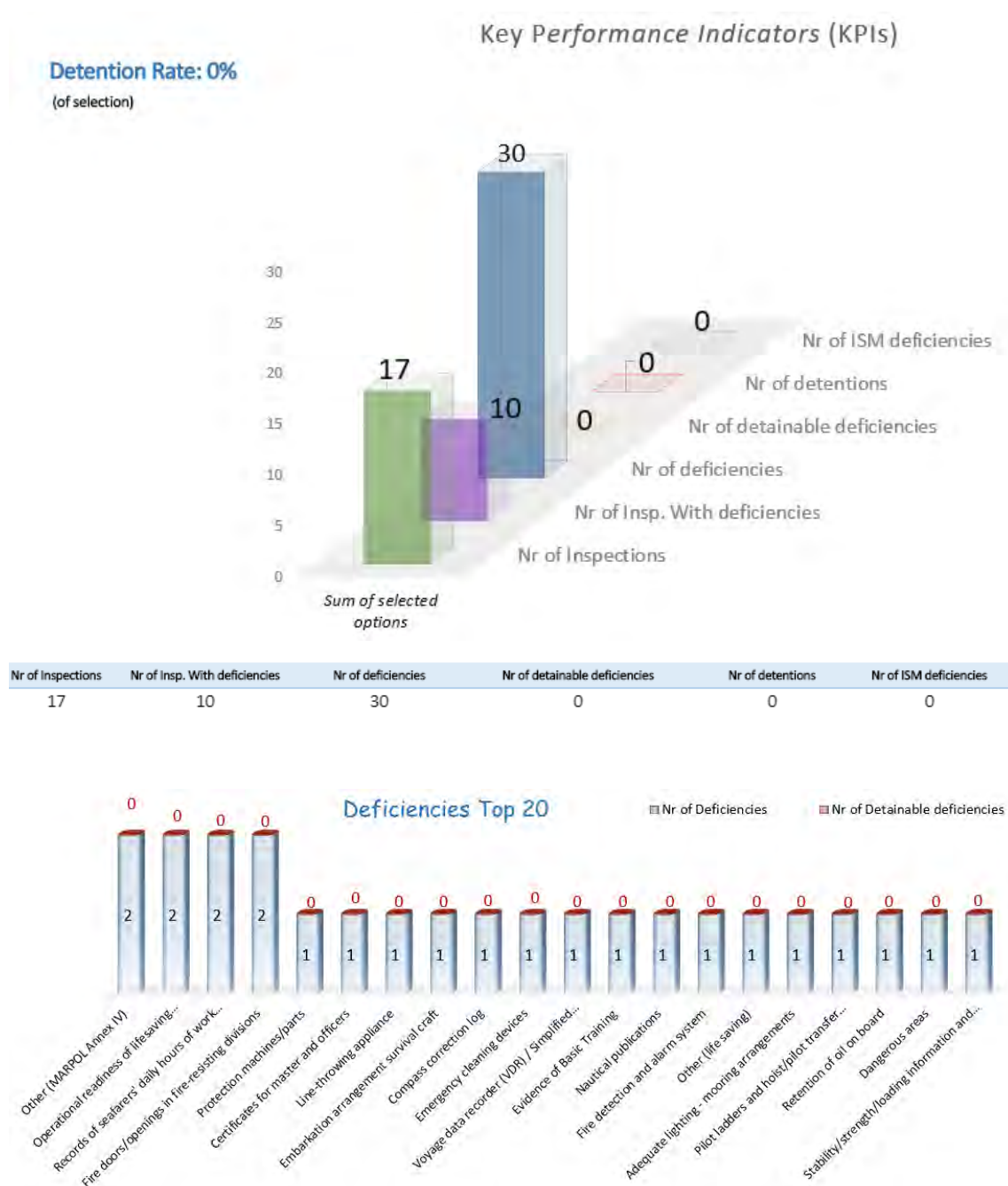
Según los datos que nos facilita mensualmente la DGMM, en 2019 se efectuaron **55 inspecciones a 52 buques españoles diferentes**, un 12,2% más que en 2018 (**49**) y un 25% más que en 2017 (**44**). Se detectó alguna deficiencia en el 43,6% de las mismas, cifra mejor que la obtenida en 2018 (46,9%).

| Año                                           | 2013                | 2014                | 2015                | 2016                | 2017                | 2018                | 2019                | 2020<br>(a 31 marzo) |
|-----------------------------------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|----------------------|
| Nº inspecciones                               | 68                  | 61                  | 64                  | 48                  | 44                  | 49                  | 55                  | 17                   |
| Nº buques distintos inspeccionados            | 66                  | 52                  | 52                  | 45                  | 40                  | 43                  | 52                  | 17                   |
| <b>Detenciones<br/>(% sobre inspecciones)</b> | <b>3<br/>(4,4%)</b> | <b>2<br/>(3,3%)</b> | <b>2<br/>(3,1%)</b> | <b>1<br/>(2,1%)</b> | <b>2<br/>(4,5%)</b> | <b>0<br/>(0,0%)</b> | <b>1<br/>(1,8%)</b> | <b>0<br/>(0,0%)</b>  |

Este año 2020, hasta finales de **marzo**, no se había producido ninguna **detención** y ha aumentado un 6,3% el número de inspecciones a buques españoles. El resto de los parámetros que se analizan no son tan positivos, ya que ha aumentado notablemente el número de deficiencias (+**80%**) y la media de deficiencias/inspección, pasando de 0,9 en 2019 a 1,6 (+**69,45%**).

|                                             | Enero – Marzo 2019 | Enero – Marzo 2020 | Variación (%)   |
|---------------------------------------------|--------------------|--------------------|-----------------|
| Buques inspeccionados                       | 16                 | 17                 | +6,25% ↑        |
| Inspecciones                                | 16                 | 17                 | +6,3% ↑         |
| Inspecciones con deficiencias               | 7                  | 9                  | +28,6% ↑        |
| Porcentaje de inspecciones con deficiencias | 43,8%              | 52,9%              | +21,0% ↑        |
| Deficiencias                                | 15                 | 27                 | +80,0% ↑        |
| Promedio de deficiencias por inspección     | 0,9                | <b>1,6</b>         | <b>+69,4%</b> ↑ |
| Detenciones                                 | <b>0</b>           | <b>0</b>           | =               |
| Detenciones/Inspección (%)                  | 0,0%               | 0,0%               | =               |

Los países que han inspeccionado nuestros buques en lo que va de año 2020 son: Reino Unido/Gibraltar (5/2), Portugal (4), Italia (3), Bélgica (2) e Irlanda (1) a 17 buques individuales y no se han producido detenciones. 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 deficiencias detectadas (ninguna de ellas motivo de detención) están relacionadas con las siguientes materias:

- Cuestiones relacionadas con el Anexo IV de MARPOL (aguas sucias).
- Disponibilidad operacional de dispositivos de supervivencia.
- Registro de las horas de trabajo y descanso de la tripulación.
- Puertas/aberturas contra incendios en divisiones piroresistentes.
- Protección de la maquinaria y otros elementos.
- Certificados de especialidad del capitán y oficiales.
- Aparatos lanzacabos.
- Dispositivos para embarcar en las embarcaciones de supervivencia.
- Libro de correcciones de la aguja magnética.

- Limpieza de los dispositivos de emergencia.
- Registrador de Datos de la Travesía Simplificado (VDR-S).
- Pruebas de familiarización a bordo.
- Publicaciones náuticas.
- Sistemas de detección contra incendios y alarmas.
- Otros (dispositivos de supervivencia).
- Iluminación en las zonas de maniobra.
- Escalas de práctico.
- Retención de hidrocarburos a bordo.
- Zonas de peligro.
- Estabilidad e información sobre la carga.

## 5.2. Campaña de Inspección Concentrada (CIC)

Entre el 1 de septiembre y 30 de noviembre de 2019, el MoU de París, junto con otros MoUs y las Autoridades del Estado rector del puerto, llevaron a cabo una Campaña de Inspección Concentrada (CIC) sobre los **equipos y procedimientos para responder a situaciones de emergencia a bordo del buque**.

Aunque el MoU no ha presentado aún oficialmente los resultados de esta campaña, que se suelen aprobar en la reunión anual que celebra su Comité en el mes de mayo, la base de datos sobre inspecciones de la web del MoU muestra los siguientes datos sobre esta CIC:

- **4.336** inspecciones.
- 9.968 deficiencias.
- **134** detenciones.
- 714 inspecciones detectaron al menos 1 deficiencia relacionada con los sistemas de emergencia.
- 95 inspecciones dieron lugar a la detención del buque por deficiencias graves de los sistemas de emergencia.
- **944** deficiencias relacionadas con los sistemas de emergencia.

Los objetivos de la CIC consistían en asegurar que:

1. Los buques son capaces de responder adecuada y rápidamente a situaciones de emergencia para preservar las vidas humanas, proteger el medio ambiente marino y minimizar los daños en el propio buque.
2. Las empresas involucradas, como armadores y gestores navales, que influyen directamente en la seguridad de los buques, toman las medidas necesarias y aumentan la concienciación sobre la importancia de los sistemas de emergencia.
3. Los equipos de emergencia instalados a bordo pueden ser operados correctamente y gestionados eficazmente en cualquier situación de emergencia.
4. El capitán y la tripulación conocen sus funciones y obligaciones de emergencia, y potencian la formación y familiarización con dichas situaciones para actuar de forma inmediata si se produce cualquier eventualidad.

## Análisis de los resultados de la CIC

Los resultados reflejan los principales tipos de deficiencias que se han encontrado en los buques inspeccionados en los puertos del MoU durante la CIC. Las 5 deficiencias más comunes se enumeran en la siguiente tabla:

| Deficiencia                                               | Número | %     |
|-----------------------------------------------------------|--------|-------|
| Cuadro de obligaciones                                    | 198    | 21,0% |
| Alumbrado, baterías e interruptores de emergencia         | 166    | 17,6% |
| Fuente de energía de emergencia – Generador de emergencia | 112    | 11,9% |
| Sistema de megafonía                                      | 108    | 11,4% |
| Ejercicios contra incendios                               | 88     | 9,3%  |

Los datos de esta tabla se han extraído de las inspecciones efectuadas entre el 1 y 31 de septiembre de 2019.

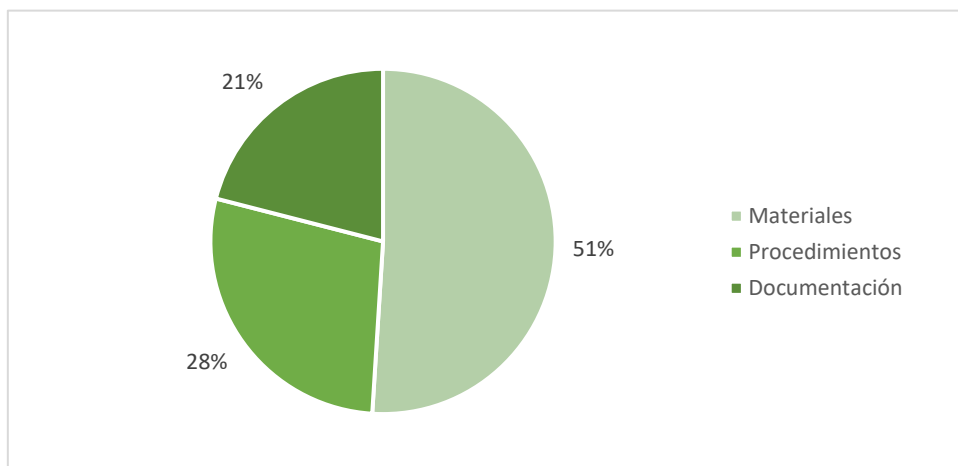
De un total de 944 deficiencias, el “Cuadro de obligaciones” es la que más veces se registra, en el 21% de los casos. En la mayoría de los casos dicho Cuadro estaba incompleto o era ilegible.

La segunda deficiencia más registrada, con el 17,6% de los casos, es “Alumbrado, baterías e interruptores de emergencia”, debido principalmente a la falta de mantenimiento o funcionamiento de estos equipos. En la mayoría de los casos señalados como deficiencia, el “Alumbrado, baterías e interruptores de emergencia” estaba dañado o faltaba alguna pieza de recambio.

En tercer lugar figuraba la “Fuente de energía de emergencia – Generador de emergencia”, con el 11,9% de las deficiencias. Dichos dispositivos estaban inoperativos o su mantenimiento era deficiente. La cuarta categoría es el “Sistema de megafonía” que en algunas inspecciones se comprobó que no funcionaba. Y la quinta causa de deficiencias más comunes son los “Ejercicios contra incendios”, que se debieron en su mayoría a una formación y conocimientos insuficientes de la tripulación.

Las deficiencias de los sistemas de emergencia también se pueden clasificar en 3 categorías principales, según estén relacionadas con:

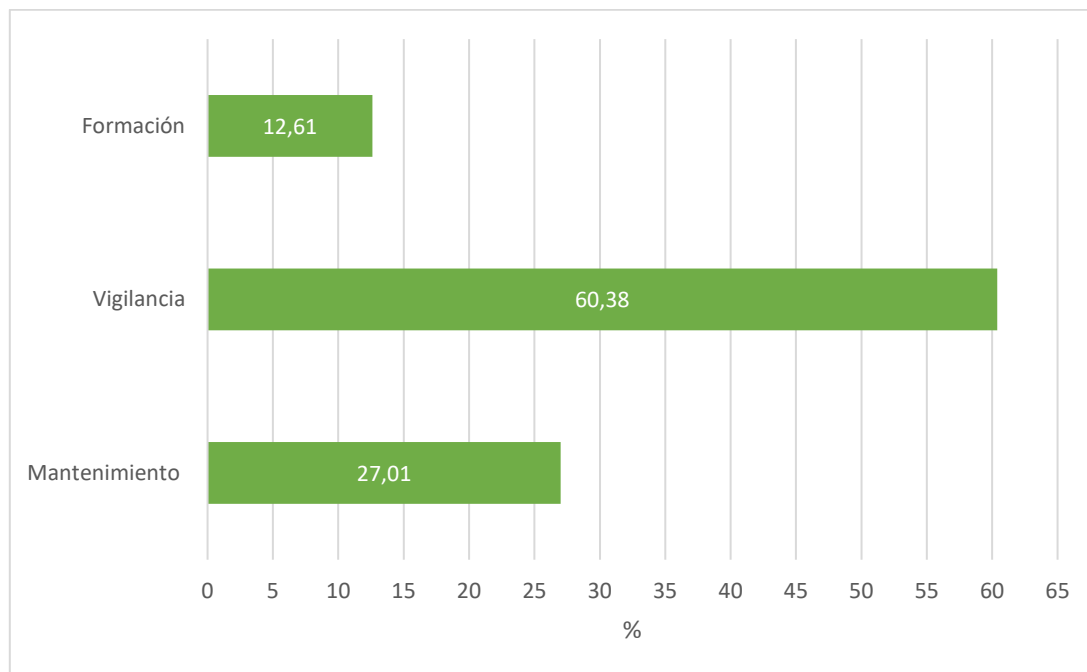
- Materiales: 484 deficiencias.
- Falta de procedimientos: 262.
- Documentación inadecuada: 198.



Estos datos aportan información sobre las materias que parecen ser más problemáticas en la gestión de los buques y la actuación de la tripulación. La naturaleza de las deficiencias registradas en la CIC revela una capacidad limitada de la tripulación para prestar una vigilancia especial a tareas que requieren una supervisión cercana e inmediata del funcionamiento, mantenimiento y notificación de los sistemas de emergencia del buque. Un alto porcentaje del total de deficiencias (60,4%) reveló una falta de supervisión y vigilancia.

La falta de mantenimiento de los equipos del buque puede provocar el mal funcionamiento de los sistemas de emergencia y no siempre dichas deficiencias se detectan en las inspecciones de PSC. El hecho de que el 27% de las deficiencias se atribuyan a un mantenimiento inadecuado, confirma que la buena condición de trabajo de los equipos del sistema de emergencia es un problema importante.

El porcentaje de deficiencias por falta de formación, habilidades o conocimientos es el 12,6%, una cifra que no es tan elevada como las deficiencias por falta de vigilancia o mantenimiento:



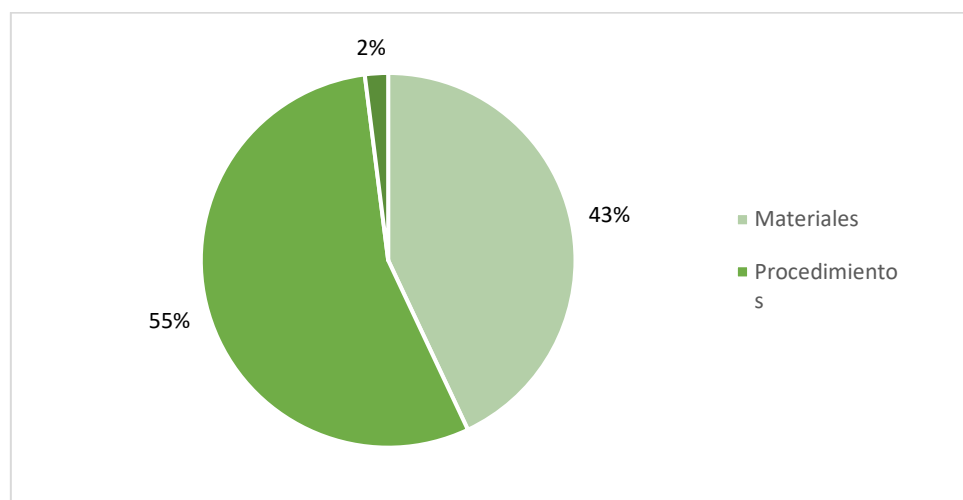
En cualquier caso, estos datos llaman la atención de armadores, gestores navales y tripulantes sobre áreas en las que se debe mejorar. La vigilancia y mantenimiento de los sistemas de emergencia se debería llevar a cabo con mayor atención y eficacia. Además, la formación que se imparte, tanto a la tripulación del buque como al personal en tierra que apoya todo el proceso, debe ser más eficaz.

Los datos que se muestran en las listas de inspección del MoU nos ayudan a analizar algunas cuestiones importantes. Es interesante fijarse en que los “Ejercicios contraincendios” son el elemento que dio lugar a más detenciones (21,4%), aunque se encuentra en quinto lugar en la lista de las causas de deficiencias más registradas. La “Fuente de energía de emergencia” y los “Ejercicios de abandono del buque” tienen el mismo número de detenciones (14,3%) en el periodo de 3 meses de la CIC. Les siguen deficiencias relacionadas con “Bombas contraincendios de emergencia y sus tuberías” (13,3%) y “Familiarización de la tripulación con el sistema de emergencia” (10,2%). La “Entrada a espacios cerrados” y los “Ejercicios de rescate” dieron lugar al 6,1% de las detenciones respectivamente. El resto de las causas de detención figuran en la siguiente tabla:

| Tipo de deficiencia                                            | Nº detenciones | %    |
|----------------------------------------------------------------|----------------|------|
| Ejercicios contraincendios                                     | 21             | 21,4 |
| Fuente de energía de emergencia-Generador de emergencia        | 14             | 14,3 |
| Ejercicios de abandono del buque                               | 14             | 14,3 |
| Bomba contraincendios de emergencia y sus tuberías             | 13             | 13,3 |
| Iluminación, baterías e interruptores de emergencia            | 10             | 10,2 |
| Familiarización de la tripulación con el sistema de emergencia | 10             | 10,2 |

|                                                                                    |   |     |
|------------------------------------------------------------------------------------|---|-----|
| Entradas a espacios cerrados y ejercicios de rescate                               | 6 | 6,1 |
| Sistema de megafonía                                                               | 4 | 4,1 |
| Funcionalidad de los sistemas de seguridad                                         | 3 | 3,1 |
| Cuadro de obligaciones                                                             | 2 | 2   |
| Posición de gobierno de emergencia/lectura de la aguja                             | 1 | 1   |
| Plan de control de daños                                                           | 0 | 0   |
| Indicador de nivel de agua                                                         | 0 | 0   |
| Procedimiento y disposición del remolque de emergencia                             | 0 | 0   |
| Medios de comunicación entre el centro de salvamento y otras estaciones de control | 0 | 0   |
| Bajo nivel de iluminación en pasillos                                              | 0 | 0   |

Las deficiencias motivo de detención también se pueden clasificar en 3 categorías principales: materiales, procedimientos y documentación. Esta categorización indica que las causas más frecuentes de detención están relacionadas con los procedimientos, lo que significa que en las inspecciones de PSC se han centrado en los problemas y deficiencias relacionadas con los procedimientos más que en aquellas que tienen que ver con la documentación o mantenimiento de los equipos a los efectos de decidir la detención:



## Conclusiones y recomendaciones

Los sistemas de emergencia son esenciales para la seguridad del buque, la tripulación y el medio ambiente en situaciones de emergencia. Por ello, es fundamental que la tripulación lleve a cabo comprobaciones periódicas y un mantenimiento acorde al estado de funcionamiento de los sistemas de emergencia.

Este análisis puede servir a los armadores para reforzar su operación, teniendo en cuenta que la tripulación debe recibir formación continua para mantener en todo momento la condición del buque y sus equipos, estar familiarizada con sus funciones y deben saber cómo usar, cumplir y actualizar la documentación correspondiente, ya que además de ser obligatorio hacerlo es útil para hacer un seguimiento de las condiciones y funcionamiento de los sistemas de emergencia.

Asimismo, se deben llevar a cabo periódicamente ejercicios de seguridad, cuya finalidad es mantener el estado de alerta de la tripulación, siempre bajo una continua y eficiente supervisión.

### 5.3. Otros asuntos relacionados con el PSC

#### COVID-19. La OMI y las autoridades de inspección de PSC adoptan un enfoque práctico para apoyar la cadena de suministro mundial

Los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto (*Port State Control*, PSC), que llevan a cabo inspecciones en los buques para vigilar y hacer cumplir los reglamentos internacionales, han puesto de relieve su compromiso de garantizar que el transporte marítimo siga funcionando de manera segura, protegida y eficiente durante la pandemia de Coronavirus, respetando al mismo tiempo la importante labor de la gente de mar como trabajadores clave y protegiendo el medio ambiente.

El 8 de abril, representantes de los 10 regímenes de PSC (*US Coast Guard*, Acuerdo de Viña del Mar y los MoUs de Abuja, mar Negro, Caribe, Océano Índico, mar Mediterráneo, París, Riad y Tokio) que abarcan los océanos del mundo se reunieron en una videoconferencia organizada por la OMI. En la misma informaron de que se ha reducido sustancialmente el número de inspecciones físicas a bordo de los buques para proteger a los inspectores de PSC y a la gente de mar, pero que siguen trabajando para centrarse en los buques de alto riesgo que pueden ser deficientes. También comunicaron que han adoptado un enfoque “pragmático, práctico y flexible”, ya que muchos Estados de bandera están concediendo exenciones, dispensas y prórrogas de los certificados. En la reunión, se acordó elaborar prácticas y políticas armonizadas para asegurar un enfoque coherente en todo el mundo.

En consecuencia, el MoU de París publicó unas directrices provisionales para adoptar un enfoque práctico y flexibilizar las inspecciones de PSC en las circunstancias especiales generadas por el COVID-19.

En las inspecciones MoU, se va a permitir prorrogar la validez de los certificados siempre que se cumplan 2 requisitos:

- Disponer de prueba documental de que el Estado de bandera permite dicha extensión debido a la situación por el COVID-19.
- Que el armador haya programado un “plan de contingencia” para llevar a cabo los reconocimientos estatutarios para renovar los certificados caducados, una vez se normalice la situación.

Esta circular del MoU plantea una aplicación flexible similar para los reconocimientos y auditorías, la instalación de los sistemas de gestión del agua de lastre (BWMS), MLC 2006 (posibilidad de ampliar los periodos de servicio de la gente de mar a bordo del buque), títulos profesionales y certificados médicos.

La DGMM publicó las Órdenes TMA/258/2020 y TMA/309/2020 (ver capítulo 7, apartado 7.1), por las que se amplía la validez de los títulos y certificados que caduquen durante la vigencia del estado de alarma y suspender las inspecciones programadas. Dicha Orden cumpliría el primer requisito que exige el MOU (prueba documental del Estado de bandera) para permitir la prórroga de los certificados. Por su parte el ISM también publicó 2 Oficios (ver capítulo 7, apartado 7.1 del Informe) sobre la prórroga de la validez de los certificados de sanidad y el certificado de aptitud previo al embarque (reconocimiento médico).

Posteriormente, los MoUs de Tokio y del Océano Índico publicaron un comunicado en el mismo sentido. Como norma general, las autoridades de PSC estudiarán caso por caso las solicitudes y cuestiones planteadas por las compañías.

Para permitir prorrogar la validez de los certificados:

- Las Autoridades de PSC solicitarán a la compañía que confirme que el Estado de Bandera u Organización Reconocida (OR) han participado en el proceso para flexibilizar las inspecciones (disponer de una prueba documental de que el Estado de bandera permite dicha extensión debido a la situación por el COVID-19).
- La compañía debe presentar un “plan de contingencia” para llevar a cabo los reconocimientos estatutarios para renovar los certificados caducados, una vez se normalice la situación. Además, debe disponer de una carta de dispensa o exención emitida por el Estado de bandera en la que se indique el período de gracia para retrasar los reconocimientos, inspecciones o auditorías. Dicho periodo no excederá de 3 meses a partir de la fecha de vencimiento de los certificados aplicables, de acuerdo con las normativas pertinentes de los convenios.

### Guía para las inspecciones de azufre 2020

El 13 de diciembre, la Agencia Europea de Seguridad Marítima (*European Maritime Safety Agency*, EMSA) publicó el documento *Sulphur Inspection Guidance* (Guía para las inspecciones de azufre).

Su finalidad es aportar unas pautas a los inspectores de PSC de la UE para un enfoque armonizado de las inspecciones a los buques, cerciorándose de su cumplimiento, detectando incumplimientos, y aplicando procedimientos de control para el cumplimiento de la Directiva (UE) 2016/802 (versión codificada de la Directiva 1999/32/EC) sobre el contenido de azufre de los combustibles marinos. Es una versión actualizada del mismo documento que se publicó en mayo de 2018.

Las disposiciones de esta Directiva se aplican a todos los buques y banderas, incluyendo tráficos de cabotaje nacional y los que parten de un puerto situado fuera de la UE. Establece límites de contenido de azufre en los combustibles marinos que pueden ser utilizados por buques en mares territoriales, zonas económicas exclusivas y zonas de control de contaminación de los países miembros de la UE, incluyendo zonas de control de emisiones de óxidos de azufre (SECA).

El límite de contenido de azufre en determinados combustibles no debería aplicarse en principio a los utilizados a bordo de buques que aplican métodos de reducción de emisiones considerados “equivalentes” de acuerdo con la Directiva.

Una inspección de azufre únicamente se puede centrar en la operación y comportamiento del buque mientras se encuentra en zonas y puertos bajo jurisdicción del Estados miembro. Sin embargo, se pueden imponer otros procedimientos para asegurar el cumplimiento de acuerdo con la normativa marítima internacional.

### Certificados relevantes y otra documentación

Para determinar si el buque cumple los requisitos de la Directiva, se debe examinar la documentación a bordo. Una lista general de estos documentos es:

#### 1. Notas de Entrega de combustible:

Las características del combustible suministrado y empleado a bordo deben estar recogidos en una Nota de Entrega de Combustible (*Bunker Delivery Note*, BDN) que debe:

- Llevarse a bordo del buque en un lugar de fácil acceso para la inspección en cualquier momento.
- Conservarse en el buque durante un periodo de 3 años desde que el combustible fue suministrado.

La BDN tiene que ir acompañada por una muestra representativa del combustible suministrado ("muestra entregada" según MARPOL) que debe ser:

- Sellada y firmada por el representante del suministrador y el capitán u oficial a cargo de la operación de suministro al finalizar esta operación, y
- Conservada en el buque durante un periodo no inferior a 12 meses desde el momento del suministro.

## **2. Libros de registro de los buques:**

Bajo la expresión "libros de registro de los buques" se incluyen los siguientes documentos:

- Parte I del libro de registro de hidrocarburos.
- Registros de las actividades de navegación.
- Libro de registro (según lo prescrito por la Administración) del cambio de combustible.
- Libro de registro de los parámetros del motor.
- Registro de toma de sondas de los tanques.

## **3. Libros de registro de hidrocarburos:**

Todo buque de 400 GT o más y todo buque tanque de 150 GT o más debe estar provisto de un Libro de registro de hidrocarburos, Parte I operaciones en los espacios de máquinas. La información recogida en este Libro debe constar al menos en inglés, francés o español. Además de otras operaciones en espacios de máquinas relacionadas con la manipulación de combustible, aceite lubricante o mezclas de aceite, debe quedar constancia en la Parte I del Libro de registro de hidrocarburos con el código H cada entrega de combustible o aceite lubricante.

El Libro de registro de hidrocarburos debe llevarse en el buque en un lugar de fácil acceso para la inspección. Se debe conservar durante un periodo de 3 años desde que se hizo la última anotación. Para verificar el cumplimiento de la Directiva, el Libro de registro de hidrocarburos es, por tanto, una parte esencial en la inspección de azufre.

## **4. Registro de actividades relacionadas con la navegación:**

El registro de actividades relacionadas con la navegación lo deben llevar todos los buques de 150 GT o más y que efectúen viajes internacionales y todos los demás buques de 500 GT o más (excluyendo buques pesqueros). Además, cada buque de 500 GT o más, en caso de que el viaje exceda de 48 horas, debe enviar un informe diario a su compañía, la cual tiene que conservar tanto éste como todos los informes siguientes a lo largo de la duración del viaje. Este informe debe contener, como mínimo, la siguiente información:

- La posición del buque.
- El rumbo y velocidad del buque.
- Detalles de cualquier factor externo o interno que esté afectando al viaje o a la operación segura del buque.

Esta información, recogida en el registro de actividades, relacionadas con la navegación, es también esencial para obtener un registro del viaje, que puede utilizarse en la inspección de azufre.

## **5. Libro de registro (de acuerdo con lo prescrito por la Administración) del cambio de combustible:**

El volumen de combustible de bajo contenido de azufre en cada tanque, así como la fecha, hora y posición del buque cuando se ha efectuado una operación de cambio de combustible antes de la entrada en una zona ECA o cuando se inició tras abandonar dicha zona, debe constar en este libro de acuerdo con lo prescrito por la Administración de bandera del buque. En ausencia de requisitos específicos de la Administración sobre este Libro de registro, esta información se

puede hacer constar en otro libro de registro (por ejemplo, el Libro de registro de los parámetros del motor o el Libro de registro de hidrocarburos).

Además, los buques atracados en puertos de la Unión Europea también tienen que dejar constancia de cualquier operación de cambio de combustible. Para los buques atracados, la hora de cualquier operación de cambio de combustible debe constar en los libros de registro (por ejemplo, en el Libro de registro de hidrocarburos o en el Diario de máquinas).

El estudio de estos documentos debería permitir al inspector comprender si las operaciones llevadas a cabo en el buque coinciden con los planes de operación a bordo y si el buque ha cumplido con los requisitos de la Directiva.

#### **6. Procedimiento escrito sobre el cambio de combustible:**

Los buques que emplean combustibles diferentes para cumplir los requisitos de las emisiones de  $\text{SO}_x$  al entrar en una zona SECA, deben llevar y aplicar un procedimiento que describa cómo se va a llevar a cabo el cambio de combustible. Para cumplir los requisitos de emisiones de  $\text{SO}_x$ , el procedimiento debe prever un tiempo suficiente para que el servicio de combustible expulse todo el combustible anterior antes de la entrada en una zona SECA, con el objetivo de evitar la contaminación.

El cambio de combustible presenta algunos riesgos que requieren la atención y experiencia de la tripulación, por ejemplo, un choque térmico en los componentes de inyección, la baja viscosidad del combustible destilado para prevenir el fallo o agarrotamiento de la bomba de combustible o el riesgo de incompatibilidad entre combustibles que puede obstruir los filtros.

Además de los documentos anteriores, la tripulación puede aportar al inspector de azufre otros documentos para demostrar el cumplimiento de la Directiva, entre ellos:

#### **7. Certificado y Suplemento IAPP:**

Todo buque de 400 GT o más debe tener un Certificado Internacional de Prevención de Contaminación Atmosférica (*International Air Pollution Prevention Certificate*, IAPP Certificate). Éste y su Suplemento acreditan que el buque y sus equipos cumplen con los requisitos del Anexo VI de MARPOL. El Certificado debe rellenarse de forma apropiada por el Estado de bandera o por una organización reconocida en su nombre, tiene 5 años de validez y contiene detalles de cuándo se llevaron a cabo la inspección anual y la intermedia y de sus resultados. Este certificado debe estar disponible al menos en inglés, francés o español.

En la sección 2 del Suplemento del Certificado IAPP se detalla la forma en que se lleva a cabo el control de las emisiones del buque. Para los óxidos de azufre ( $\text{SO}_x$ ) y materia particulada (PM) esto se expone en la sección 2.3 del Suplemento, que contiene los valores del límite de contenido de azufre de los combustibles para los buques que operan dentro y fuera de zonas SECA. Las pruebas de que estos límites se han respetado deben basarse en las notas de entrega de combustible que el buque conserva.

También, las nuevas secciones 2.3.4 y 2.3.5 del Suplemento indican si el buque cuenta con puntos designados para la toma de muestras. Y también si es aplicable “cualquier medida equivalente al menos tan eficaz en términos de reducción de emisiones  $\text{SO}_x$ ”, o método de reducción de emisiones.

#### **8. Cartas náuticas y ECDIS (*Electronic Chart Display and Information Systems*):**

Las cartas náuticas y el ECDIS (si se encuentra instalado a bordo), junto con el registro de actividades de navegación y cualquier informe diario sobre las actividades, podrían ser medios valiosos para obtener una mejor comprensión de las rutas de navegación que el buque ha seguido antes de llegar a puerto.

#### **9. Planos de tanques y diagramas de tuberías:**

El estudio de estos planos y diagramas puede ayudar a los inspectores de azufre a entender si el cambio de combustible se ha efectuado de forma adecuada, especialmente si se usa en conjunto con los registros de hidrocarburos y los BDN. Además, el plano de capacidades, el registro de sondeos de los tanques o el libro estabilidad pueden, a su vez, proporcionar información útil. Los planos y los diagramas de tuberías actualizarse si se produce alguna modificación del buque o sus equipos.

## 6. CORONAVIRUS

El 31 de diciembre de 2019, China alertó a la Organización Mundial de la Salud (OMS) de varios casos de neumonía en la ciudad de Wuhan (provincia de Hubei). Posteriormente, el 7 de enero de 2020, las autoridades chinas confirmaron que habían identificado un nuevo virus de la familia de los coronavirus que incluyen los que causan el resfriado común y enfermedades respiratorias agudas. El 11 de febrero de 2020, la OMS anunció que el nombre oficial de la enfermedad causada por el coronavirus es COVID - 19 (abreviatura de “*Coronavirus Disease 2019*”).

Desde el 19 de febrero, ANAVE ha venido informando frecuentemente a las empresas asociadas sobre las informaciones que hemos ido recibiendo de las Autoridades españolas (principalmente Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y Ministerio de Sanidad, Consumo y Bienestar Social) y de otras organizaciones como la CEOE, OMI, Cámara Naviera Internacional (ICS) o ECSA sobre esta materia.

ICS está llevando a cabo un seguimiento exhaustivo de la evolución de esta enfermedad y su repercusión en el transporte marítimo, y además:

- Ha creado un foro electrónico (*e-room*) de información sobre el Coronavirus con recomendaciones de la OMS y de las administraciones marítimas, que actualiza prácticamente a diario. Las empresas asociadas que lo deseen pueden solicitar acceso gratuito a dicho foro.
- Ha desarrollado la guía “*Coronavirus (COVID-19): Guidance for Ship Operators for the Protection of the Health of Seafarers*”, con el respaldo y asesoramiento de la OMI y la OMS.
- Ha elaborado unos carteles auto-explicativos sobre protección contra el COVID-19, que ANAVE ha traducido al castellano y que se ha recomendado colocar en lugares visibles de las empresas y a bordo de los buques.
- Envía semanalmente una circular actualizada sobre la situación actual del brote de Coronavirus a nivel global.

En paralelo, habilitamos en la página web de ANAVE (Zona Socios – Temas de Trabajo) una nueva sección dedicada al brote del Coronavirus COVID-19 en la que hemos incluido un repositorio de documentos que vamos actualizando constantemente con la información que estamos recibiendo de las fuentes citadas.

### Interrupción del calendario de trabajo de los organismos internacionales

Como consecuencia del COVID-19, la OMI ha pospuesto las reuniones previstas de sus Comités y Subcomités. En caso de que la posposición del calendario se extienda más allá de otoño se podrían plantear otras opciones, por ejemplo, por videoconferencia.

Este aplazamiento supone que, por el momento, no es posible adoptar normas que son urgentes para el sector, por ejemplo, medidas a corto plazo para reducir las emisiones de GEI. Para que dichas medidas puedan entrar en vigor en 2023, según preveía el calendario adoptado por la OMI, sería necesario acordar enmiendas al MARPOL en los próximos 12 meses.

En consecuencia, existe el riesgo de que se produzca un desfase entre los avances en la OMI y el trabajo que está llevando la Comisión Europea sobre el Pacto Verde Europeo y su propuesta de incluir el transporte marítimo dentro en el ámbito de aplicación del sistema europeo de comercio de derechos de emisión (ETS). ICS y ECSA han llevado a cabo numerosas gestiones para explicar a las instituciones de la UE que la OMI es el camino más adecuado para seguir avanzando en estos temas medioambientales.

ICS ha pedido a sus miembros que trasladen a sus respectivos Gobiernos que:

- Para el sector marítimo es fundamental que se reanuden las reuniones en la OMI tan pronto como sea posible.
- Sugieran a la OMI que re programe las reuniones de los Comités MEPC 75 y MSC 102 (previstas para abril y mayo) para octubre y noviembre respectivamente, sin más retrasos.

El 30 de abril, la OMI anunció que está elaborando un programa de reuniones revisado para lo que queda de 2020, que su Consejo tiene previsto revisar entre mayo y julio. En la propuesta de reprogramación se ha dado prioridad al Comité de Protección del Medio Marino (MEPC), al que precederá una reunión del Grupo de trabajo sobre la reducción de las emisiones de los gases de efecto invernadero y el Comité de Seguridad Marítima (MSC).

La reanudación de las reuniones presenciales dependerá de las recomendaciones de la OMS y del Gobierno del Reino Unido, así como de la situación nacional de los Estados Miembros de la OMI. La Secretaría de la OMI, en colaboración con otros organismos y órganos de la ONU, está estudiando los aspectos prácticos de la celebración de reuniones virtuales, incluidas las reuniones multilingües con interpretación simultánea.

La ONU y el Reino Unido han decidido posponer la cumbre del clima COP26, cuya celebración estaba prevista entre el 9 y el 18 de noviembre en Glasgow (Escocia) y que se esperaba que renovase el compromiso internacional del acuerdo de París de 2015 sobre el cambio climático.

Las instituciones de la UE han seguido trabajando en diferentes propuestas legislativas relacionadas con el medio ambiente, como la inclusión del transporte marítimo en el sistema de comercio de emisiones, los impuestos a los combustibles, la financiación de proyectos “verdes” (taxonomía) y el desguace de buques. El trabajo legislativo para el desarrollo de una Ley del Clima ya ha comenzado, incluso en estas circunstancias difíciles. La Comisión quiere presentar en septiembre de este año un plan de evaluación para reforzar los objetivos de reducción de GEI para 2030 a un 50-55% respecto a 1990. Asimismo, están trabajando en la mejora de las contribuciones determinadas a nivel nacional, propuestas en el Acuerdo de París.

ECSA ha propuesto a la Comisión que, dada la crisis del COVID, se priorice a corto plazo un plan de rescate y recuperación del sector naviero europeo, para mantener el empleo y su contribución clave al comercio de la UE. También, junto con otras organizaciones internacionales, ha pedido a la presidenta de la Comisión Europea que se suspendan al menos durante 6 meses todas las consultas públicas y evaluaciones de impacto, ante la falta de capacidad de las asociaciones marítimas, por la pandemia del COVID-19, para aportar comentarios precisos y oportunos sobre las consultas en curso.

### Facilitación del comercio marítimo durante el COVID-19

El 27 de marzo, la OMI publicó la Circular nº 4204/Add.6, con recomendaciones a los Gobiernos y autoridades nacionales sobre la facilitación del comercio marítimo durante el COVID-19, que propusieron las principales asociaciones mundiales del sector marítimo (ICS, BIMCO, CLIA, FONASBA, IACS, IAPH, IMCA, IMEC, INTERCARGO, INTERFERRY, INTERMANAGER, INTERTANKO, IPTA, ITF, Clubes P&I y WSC).

En la misma, la OMI propone a los gobiernos y autoridades nacionales competentes que adopten un enfoque pragmático y práctico para facilitar las operaciones de transporte marítimo y portuarias durante el COVID-19. También pone de manifiesto que las políticas y medidas que se acuerden para proteger la salud pública y hacer frente al COVID-19, deberían elaborarse de tal forma que no supongan un obstáculo a las operaciones de los buques y los puertos, al movimiento de la gente de mar y el personal marítimo a los efectos del cambio de tripulaciones, como se define en los instrumentos de la OMI o en el Convenio OIT MLC 2006.

### Proporcionar acceso a los atraques en los puertos

Se pide a los gobiernos y autoridades nacionales que los buques tengan acceso a los atraques en los puertos y terminales, y que no se impongan restricciones de cuarentena al propio buque que impidan el acceso a un atraque y las operaciones de carga/descarga u otras actividades fundamentales.

### Medidas para facilitar los cambios de tripulación en los puertos

- Designar a la gente de mar profesional y al personal marino, independientemente de su nacionalidad, cuando se encuentren en su jurisdicción, como **“trabajadores clave” que prestan un servicio esencial**.
- Conceder a dicho personal las exenciones necesarias y apropiadas de las restricciones nacionales de viaje o de circulación para facilitar su entrada o salida de los buques.
- Aceptar los documentos oficiales de identidad de la gente de mar, libros de descarga, certificados STCW, contratos de empleo de la gente de mar y las cartas de nombramiento del empleador marítimo, como prueba de que se trata de gente de mar profesional, a los efectos del cambio de tripulación.
- Permitir a la gente de mar desembarcar de los buques en los puertos y transitar por su territorio (por ejemplo, hacia un aeropuerto) para cambio de tripulación y repatriación.
- Aplicar los protocolos de aprobación adecuados para la gente de mar que quiera desembarcar de los buques.
- Proporcionar información a los buques y tripulaciones sobre las medidas básicas de protección contra la COVID-19, basada en el asesoramiento de la OMS.

### Medidas para garantizar la protección de la salud en los puertos

- Pedir a los buques que informen, lo antes posible y antes de su llegada, a la autoridad competente del puerto sobre cualquier caso de infección a bordo por COVID-19.
- Recomendar a los buques que vigilen regularmente a su personal mientras se encuentren en puerto para detectar síntomas asociados con COVID-19, e informen de cualquier cambio en la salud del personal de a bordo a la autoridad pertinente del puerto.
- Considerar la posibilidad de restringir temporalmente al personal de a bordo la posibilidad de bajar a tierra mientras el buque se encuentre en un puerto, a menos que desembarquen para un cambio de tripulación o para recibir atención médica de emergencia no disponible a bordo del buque.
- Limitar, en la medida de lo posible, las interacciones entre el personal de a bordo y las entidades del puerto únicamente a las críticas y esenciales para la continuidad del funcionamiento y el suministro del buque.
- Proporcionar información a los trabajadores portuarios sobre las medidas básicas de protección contra la COVID-19 teniendo en cuenta el asesoramiento de la OMS.
- Asegurar que los trabajadores de los puertos con acceso a los buques dispongan de equipos de protección personal adecuados para prevenir la propagación del virus (como máscaras, desinfectantes para las manos y otros) antes de entrar en contacto con la gente de mar.
- Pedir a las autoridades portuarias y a los trabajadores portuarios que cumplan cualquier protocolo o procedimientos aplicados por los buques visitantes sobre el COVID-19.
- Proporcionar a la gente de mar acceso a tratamiento médico de emergencia en tierra en caso de emergencia.

### Relevos de las tripulaciones durante el COVID-19

El 3 de marzo, la Mesa del Comité Tripartito Especial del Convenio sobre el Trabajo Marítimo (MLC, 2006), que representa a la gente de mar, los armadores y los gobiernos, emitió una

declaración conjunta exhortando a los Estados miembros de la OIT a hacer todo lo posible para facilitar el abastecimiento de suministros médicos esenciales, combustible, agua, repuestos y provisiones a los buques. También que se trate a la gente de mar como “trabajadores esenciales” y que estén exentos de las restricciones de movimiento durante la pandemia del COVID-19.

Esta declaración responde a informes que denunciaban que en varios puertos se había impedido embarcar en los buques a suministradores de máscaras, monos y otros equipos de protección personal para las tripulaciones. También se había negado la escala a buques procedentes de zonas afectadas por COVID-19, impidiendo el embarque de provisiones y suministros esenciales para el buque y sus tripulantes.

El 7 de abril, ICS e ITF, en una carta conjunta a los gobiernos de los Estados miembros del G20, pidieron que permitan la movilidad y faciliten los relevos de la gente de mar y del personal marítimo durante el COVID-19, para evitar que el flujo de importaciones y exportaciones transportadas por mar se vea comprometido y el posible impacto negativo en la capacidad de recuperación de las economías nacionales durante la crisis COVID-19. El 30 de marzo, los ministros de comercio e inversión del G20 habían declarado que se aseguraría el funcionamiento fluido y continuo de las redes logísticas que son la columna vertebral de las cadenas de suministro mundiales, así como la intención de facilitar el movimiento del personal esencial de salud y gente de negocios “sin socavar los esfuerzos para prevenir la propagación del virus”.

Según ICS e ITF, para cumplir esta declaración, sería fundamental que los gobiernos garantizaran la continuidad de las redes mundiales de transporte marítimo, facilitando para ello la movilidad de la gente de mar y el personal marítimo en todo el mundo y los relevos de tripulación.

El 8 de abril, la Comisión Europea publicó la Comunicación “Directrices sobre protección de la salud, repatriación y arreglos de viaje para la gente de mar, pasajeros y otras personas a bordo de los buques” en la que se reconocía esta necesidad y se incluía una definición amplia de trabajadores marítimos como trabajadores esenciales.

El 22 de abril, ECSA y ETF (*European Transport Workers’ Federation*) firmaron conjuntamente una carta a los comisarios europeos, pidiendo que se tomen medidas especiales para asegurar que el sector marítimo y sus trabajadores puedan desempeñar su papel de apoyo a la economía y que el impacto social, operativo y económico de esta crisis se reduzca tanto como sea posible.

Para ECSA y ETF, las medidas unilaterales de diferentes Estados miembros están impidiendo el movimiento de la gente de mar para incorporarse a sus buques y su derecho a ser repatriados al final de su campaña. Consideran que las recomendaciones de la citada circular de la OMI podrían resolver dichas restricciones. Por ello han solicitado que, en línea con dichas recomendaciones, se presente una lista de puertos designados para los relevos de las tripulaciones, con su distribución geográfica, capacidad, proximidad a instalaciones de salud y aeropuertos internacionales.

#### **Grupo de Trabajo de ICS sobre cambio de tripulaciones en los puertos**

ICS ha creado un grupo de trabajo sobre relevos de tripulaciones, que se reúne semanalmente desde el 14 de abril y en el que ANAVE participa, para avanzar en los siguientes asuntos:

- Identificación de un número reducido de combinaciones de puerto/aeropuerto (12 a 15 en todo el mundo) que se pudiesen utilizar para los relevos. ANAVE consultó a sus asociadas los que podrían resultar de interés y remitió esta información a ICS.
- Contactos con líneas aéreas para poder organizar vuelos desde dichos aeropuertos a los países de mayor importancia en el suministro de mano de obra marítima (Filipinas, India, Este

de Europa, etc.). ANAVE pidió se considerasen además países latinoamericanos, como Perú, Honduras o Cuba.

- Una propuesta de protocolos sanitarios aceptados por las compañías navieras y las autoridades nacionales a aplicar en los movimientos de los tripulantes que la OMI, ICAO y OMS recomendarían poner en práctica a los Gobiernos. La principal dificultad es la escasez de tests rápidos, que facilitarían enormemente las operaciones. A falta de los mismos, algunos países seguramente exigirán cuarentenas de 14 días antes y después del embarque/desembarque.
- Cómo conseguir que el sector mantenga la presión política sobre los gobiernos para que faciliten los cambios de tripulación.

El siguiente paso tiene que ser que los gobiernos de los países de esos puertos se involucren activamente. Para comenzar por los Estados miembros de la UE, ECSA está intentando que este asunto se trate en una reunión próxima del Consejo de Ministros de Transportes UE.

Adicionalmente, ANAVE ha facilitado directamente cambios de tripulación o al menos embarque de nuevos tripulantes de buques de sus empresas asociadas en España, Portugal y Sudáfrica.

Sobre este asunto, la Comisión Europea (CE) mantiene todas las semanas reuniones con los Ministerios de Transportes de todos los Estados miembros en las que, entre otros asuntos, se trata sobre la movilidad de los marinos. La CE ha pedido a ECSA que informe sobre los problemas que las empresas navieras encuentren para los relevos para discutirlos en dichas reuniones.

#### **Designación de aeropuertos para facilitar el relevo de las tripulaciones**

A finales de abril, ICS y la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) pidieron conjuntamente a los gobiernos que tomen medidas urgentes para facilitar vuelos que permitan los relevos y repatriaciones de las tripulaciones de los buques, designando un número determinado de aeropuertos para el relevo de tripulaciones que permita su repatriación y su movilidad de manera segura. Según ambas asociaciones, este listado debe incluir aeropuertos cercanos a las principales rutas de navegación y que tengan conexiones aéreas directas a los principales países de residencia de las tripulaciones, como China, India, Filipinas y Latinoamérica, así como a destinos en Europa occidental y oriental.

Los protocolos de control de inmigración y salud, que están pensados fundamentalmente para pasajeros y trabajadores no esenciales, están obstaculizando la capacidad de los buques mercantes para relevar a sus tripulaciones.

Desde todas las asociaciones del sector marítimo se está pidiendo que se faciliten los relevos de la gente de mar, que afecta a unos 150.000 marinos al mes. Las restricciones de dichos relevos, según expertos del sector, podrían provocar problemas de seguridad en la operación del buque, y problemas de salud mental en la gente de mar aislada a bordo por largos periodos y sin posibilidad de regresar a tierra.

## 7. NORMATIVA ESPAÑOLA

### 7.1. Novedades normativas publicadas en el BOE

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

### 7.1. 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 3 de mayo de 2020. Para facilitar su consulta, señalamos brevemente los asuntos de que tratan:

- [RD 724/2019](#), de 13 de diciembre, que modifica el RD 665/1999, por el que se regula el Registro de las personas que viajan a bordo de buques de pasaje y el RD 1334/2012, sobre las formalidades informativas exigibles a los buques mercantes que lleguen a los puertos españoles o que salgan de éstos. (BOE de 17 de diciembre).
- [RD 733/2019](#), de 20 de diciembre, sobre un sistema de inspecciones para garantizar la seguridad en la explotación de buques de pasaje de transbordo rodado y naves de pasaje de gran velocidad en servicio regular, y por el que se modifica el Reglamento que regula las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles, aprobado por el RD 1737/2010. (BOE de 21 de diciembre).
- [Resolución de 3 de diciembre](#), de la DGMM, por la que se convocan pruebas sobre conocimiento de la legislación marítima española para el año 2020 y se actualiza su contenido. (BOE de 27 de diciembre).
- [Corrección de errores del RD 733/2019](#), sobre un sistema de inspecciones para garantizar la seguridad en la explotación de buques de pasaje de transbordo rodado y naves de pasaje de gran velocidad en servicio regular, y por el que se modifica el Reglamento que regula las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles, aprobado por el RD 1737/2010. (BOE de 28 de enero).
- [Resolución de 17 de enero](#), de la DGMM, por la que se convocan pruebas de conocimiento general para el reconocimiento de la capacitación profesional para prestar servicios portuarios de practica. (BOE de 31 de enero).
- [Resolución de 12 de febrero](#), de la DGMM, por la que se convocan pruebas específicas para el reconocimiento de la capacitación profesional para prestar servicios portuarios de practica en los puertos de Gijón, Cartagena, Alicante, Instalaciones Marítimas de BP OIL en Castellón y en La Luz y Las Palmas/Salinetas/Arinaga. (BOE de 6 de marzo).
- [RD 463/2020](#), de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19. (BOE de 14 de marzo).
- [Resolución de 16 de marzo](#), del ISM, por la que se adoptan determinadas medidas, con motivo del COVID-19, en relación con las prestaciones y servicios específicos para el sector marítimo pesquero. (BOE de 19 de marzo).
- [Resolución de 12 de marzo](#), de la DGMM, que modifica la de 3 de diciembre de 2019, por la que se convocan pruebas sobre conocimiento de la legislación marítima española para el año 2020 y se actualiza su contenido. (BOE de 20 de marzo).

- [Orden TMA/258/2020](#), de 19 de marzo, por la que se dictan disposiciones respecto de los títulos administrativos y las actividades inspectoras de la administración marítima, al amparo del RD 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19. (BOE de 20 de marzo).
- [Orden INT/270/2020](#), de 21 de marzo, por la que se establecen criterios para la aplicación de una restricción temporal de viajes no imprescindibles desde terceros países a la UE y países asociados Schengen, por razones de orden público y de salud pública, con motivo de la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19. (BOE de 22 de marzo).
- [Orden TMA/273/2020](#), de 23 de marzo, por la que se dictan instrucciones sobre reducción de los servicios de transporte de viajeros. (BOE de 24 de marzo).
- [Orden TMA/309/2020](#), de 31 de marzo, que modifica la Orden TMA/258/2020, por la que se dictan disposiciones respecto de los títulos administrativos y las actividades inspectoras de la administración marítima, al amparo del RD 463/2020, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19. (BOE de 1 de abril).
- [Resolución de 13 de abril](#), de la DGMM, por la que se autoriza la formación marítima teórica en las modalidades a distancia y “online” durante la vigencia del estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19. (BOE de 16 de abril).
- [Resolución de 15 de abril](#), del Servicio Público de Empleo Estatal (SEPE), por la que se establecen, en su ámbito de gestión, medidas extraordinarias para hacer frente al impacto del COVID-19 en materia de formación profesional para el empleo en el ámbito laboral. (BOE de 17 de abril).
- [Orden INT/356/2020](#), de 20 de abril, por la que se prorrogan los criterios para la aplicación de una restricción temporal de viajes no imprescindibles desde terceros países a la UE y países asociados Schengen, por razones de orden público y de salud pública, con motivo de la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19. (BOE de 21 de abril).
- [Resolución de 21 de abril](#), del ISM, por la que se actualizan determinadas medidas, con motivo del COVID-19, en relación con las prestaciones y servicios específicos para el sector marítimo pesquero. (BOE de 23 de abril).
- [Orden TMA/374/2020](#), de 28 de abril, por la que se establece la documentación con la que podrán acreditar su condición los tripulantes de los buques para facilitar su circulación, a fin de asegurar la prestación de los servicios de transporte marítimo, con motivo de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19. (BOE de 29 de abril).
- [Orden TMA/384/2020](#), de 3 de mayo, por la que se dictan instrucciones sobre la utilización de mascarillas en los distintos medios de transporte y se fijan requisitos para garantizar una movilidad segura de conformidad con el plan para la transición hacia una nueva normalidad. (BOE de 3 de mayo).

### Registro de información de los pasajeros

El 17 de diciembre, se publicó en el BOE el RD 724/2019, que modifica el [RD 665/1999](#) (versión consolidada), por el que se regula el Registro de las personas que viajan a bordo de buques de pasaje y el RD 1334/2012, sobre las formalidades informativas exigibles a los buques mercantes que lleguen a los puertos españoles o que salgan de éstos, y que entró en vigor el 21 de diciembre.

Además de algunas modificaciones en definiciones y otros aspectos, la principal novedad que introduce este nuevo RD es una nueva redacción del artículo 4 sobre requisitos para llevar a cabo el recuento de las personas embarcadas y la obligación de recoger e incluir en los datos de los pasajeros la fecha de nacimiento (art. 6.1.d) y la nacionalidad (art. 6.1.c).

El nuevo artículo 4 establece que:

1. Antes de que los buques de pasaje salgan del puerto donde se inicie la travesía, deberán efectuar el recuento del número total de personas embarcadas.
2. El número total de personas embarcadas se comunicará por la persona designada al capitán, a las Autoridades portuarias, según el art. 4 del RD 1334/2012, sobre las formalidades informativas exigibles a los buques mercantes que lleguen a los puertos españoles o que salgan de éstos, y a SASEMAR mediante el Sistema de Identificación Automática (AIS).

El artículo 6, sobre el registro de información, incluye además las siguientes cuestiones:

- Cuando la navegación del buque se aleje más de 20 millas del puerto de origen, además de hacer el recuento, se debe registrar la siguiente información sobre las personas embarcadas:
  - a) Nombre y apellidos de las personas a bordo.
  - b) Sexo.
  - c) Nacionalidad.
  - d) Fecha de nacimiento.
  - e) Datos, voluntariamente comunicados por los interesados, sobre el cuidado o asistencia especiales que, en situaciones de emergencia, puede necesitar un pasajero, que deberán ponerse en conocimiento del capitán del buque.
  - f) Voluntariamente, un número de contacto facilitado por los interesados para casos de emergencia.
- La información se recabará antes de la salida y se comunicará, a más tardar 15 minutos después de la partida del buque de pasaje, a las Autoridades portuarias.
- Los datos que deban requerirse en cumplimiento de lo dispuesto en este RD se recopilarán y registrarán de forma que no se produzcan retrasos injustificados a los pasajeros que embarquen o desembarquen. Se evitará, asimismo, la duplicidad de recogida de datos en rutas idénticas o similares.

Las empresas navieras que exploten buques de pasaje a los que se aplica este RD deben:

- a) Establecer sistemas de registro de la información sobre los pasajeros que sean claros, fácilmente accesibles, ágiles, seguros y de aplicación común para todas las rutas similares que la empresa explote. Dichos sistemas de registro deben ser aprobados por la DGMM antes de su puesta en aplicación.
- b) Disponer de servicios permanentes en tierra encargados de recibir y conservar dicha información y notificarla con rapidez a las Autoridades portuarias en los puertos de interés general, en su calidad de ventanilla única, y a SASEMAR, si se produce una situación de emergencia o un accidente.
- c) Nombrar para el registro de pasajeros a una persona designada para comunicar la información a las Autoridades portuarias en los puertos o a SASEMAR.

El RD establece que podrán autorizarse varias excepciones:

- a) A los buques de pasaje que zarpen de un puerto español, del cumplimiento del deber de comunicar el número de personas embarcadas a las Autoridades portuarias y a SASEMAR, cuando se cumplan los siguientes requisitos:
  1. Que el buque de pasaje no sea una nave de alta velocidad.
  2. Que el buque efectúe servicios regulares en trayectos inferiores a 1 hora entre escalas, realizados exclusivamente en la zona marítima “D” (artículo 4.1 del RD 1247/1999, sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje que realicen travesías entre puertos españoles).

3. Que la proximidad de las instalaciones de búsqueda y salvamento esté garantizada en dicha zona marítima.
- b) A los buques de pasaje que efectúen viajes entre 2 puertos o bien de ida y vuelta al mismo puerto sin escalas intermedias, de las obligaciones establecidas en el artículo 6 cuando el buque opere exclusivamente en la zona marítima “D”, y esté garantizada la proximidad de instalaciones de búsqueda y salvamento.

Este RD transpuso la Directiva 2017/2109 (UE), que daba de plazo hasta el 21 de diciembre de 2019 para que los Estados miembros aplicaran sus disposiciones, por lo que su publicación el 17 de diciembre dejaba claro que se pretendía cumplir estrictamente dicho plazo.

Al considerar que 4 días era un plazo claramente insuficiente para la aplicación por las empresas, nos pusimos en contacto con la DGMM y accedieron a no exigir estos datos adicionales de los pasajeros hasta el 31 de enero de 2020.

### **Sistema de inspecciones en buques de pasaje de transbordo rodado y naves de pasaje de gran velocidad en servicio regular**

El 21 de diciembre, se publicó en el BOE el RD 733/2019, sobre un sistema de inspecciones para garantizar la seguridad en la explotación de buques de pasaje de transbordo rodado y naves de pasaje de gran velocidad (NGV) en servicio regular, que modifica el Reglamento que regula las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles (RD 1737/2010), y que entró en vigor el 22 de diciembre.

Se aplica a los buques de pasaje de transbordo rodado y NGV de pabellón español que efectúan navegaciones de línea regular entre puertos españoles y extranjeros, o bien que, con independencia de su pabellón, realicen travesías nacionales en navegación de línea regular en zonas marítimas en las que los buques de clase “A” puedan operar, de acuerdo con el RD 1247/1999 sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje que realicen travesías entre puertos españoles.

No se aplica a los buques de pasaje de transbordo rodado ni a NGV incluidos en el ámbito de aplicación del RD 1737/2010, que regula las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles.

En esencia, este RD desarrolla las siguientes materias:

- Inspecciones preliminares, periódicas e informe de las inspecciones.
- Rectificación de deficiencias, prohibición de salida y suspensión de la inspección.
- Requisitos específicos en buques en navegación de línea regular.
- Procedimientos para las inspecciones, así como elementos y dispositivos a comprobar.

### **Pruebas sobre conocimiento de la legislación marítima española**

El 27 de diciembre, se publicó en el BOE una Resolución de la DGMM, convocando pruebas sobre conocimiento de la legislación marítima española para el año 2020, en los meses de marzo, junio y septiembre. Las materias objeto de examen, recogidas en el Anexo IV de la Resolución, han sido modificadas y actualizadas.

La superación de estas pruebas es exigible para el reconocimiento de los títulos profesionales:

- Expedidos por otros Estados parte del Convenio STCW 78/95, que habiliten para ejercer de Capitán o 1<sup>er</sup> Oficial de Puente, y de Jefe o 1<sup>er</sup> Oficial de Máquinas, según establece el RD 973/2009, que regula las titulaciones profesionales de la marina mercante, modificado por los RD 80/2014 y 938/2014.

- Con atribuciones para ejercer de Capitán o 1<sup>er</sup> Oficial de Puente y como Jefe o 1<sup>er</sup> Oficial de Máquinas, en buques nacionales, obtenidos por ciudadanos del Espacio Económico Europeo (EEE) que no tengan nacionalidad española, y expedidos por un Estado miembro del EEE, según establece el citado RD 973/2009.

Esta Resolución también establece que pueden participar en estas pruebas los ciudadanos:

- Nacionales de los países de la UE y Suiza, y que hayan obtenido su titulación profesional en algunos de ellos con un título de competencia regulados en el capítulo II o III o VII del Convenio de Formación STCW.
- Españoles que posean la titulación profesional citada, expedida en cualquier país del EEE.
- Que hayan obtenido la titulación profesional en México, Argentina, Chile, Perú, Cuba, Ecuador, Uruguay, Ghana, Egipto y Georgia.

El 20 de marzo, se publicó en el BOE una Resolución de la DGMM retrasando la fecha inicialmente prevista para la primera prueba (26 de marzo), como consecuencia del COVID-19. La nueva fecha anunciada, 21 de mayo, es susceptible de sufrir nuevos cambios.

En los últimos meses, varias empresas nos han manifestado los problemas que les ocasiona la regulación actual de estas pruebas, que está dando lugar a grandes dificultades para encontrar capitanes y oficiales cualificados para embarcar en los buques españoles. Tras analizar la Resolución que regula las pruebas observamos que:

- La exposición de motivos de esta Resolución (como las de años anteriores) da por hecho que el RD 973/2009, modificado por los RRDD 80/2014 y 938/2014 exige la superación de este examen también a los Jefes y 1<sup>er</sup> Oficiales de Máquinas, cuando en realidad esta decisión queda a criterio del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.
- El hecho de que estas pruebas se lleven a cabo únicamente en Madrid y en 3 fechas concretas a lo largo del año, supone un obstáculo muy importante para los marinos no españoles.
- El temario exigido es muy amplio y va mucho más allá de las normas necesarias para desempeñar estos puestos de trabajo. En varios registros de la UE se aplican procedimientos mucho más flexibles que permiten por ejemplo que la prueba pueda desarrollarse a bordo de los buques y ser evaluada por el capitán.

En consecuencia, pedimos a la DGMM una revisión del sistema de evaluación de conocimientos de la legislación marítima española de los oficiales con títulos extranjeros para ejercer como Capitán, Jefe de Máquinas y 1<sup>er</sup> Oficial de Puente o Máquinas, aproximándola a la aplicación en otros registros europeos, y enviamos una propuesta concreta de regulación.

De acuerdo con nuestra propuesta, el sistema actual de temario y exámenes sólo se mantendría para los capitanes, aunque bastante más flexible, mientras que para los otros puestos se aportaría al candidato un compendio de la normativa marítima española y sería el capitán quien comprobaría a bordo sus conocimientos. Aportamos igualmente un borrador de ese compendio, para el que nos basamos en el que se utiliza en el registro de Madeira. No hemos tenido ninguna reacción oficial sobre este asunto.

## Practicaje

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

El 31 de enero, se publicó en el BOE una Resolución de la DGMM convocando para marzo pruebas de conocimiento general para reconocer la capacitación profesional para prestar servicios portuarios de practica. La superación de las mismas es un requisito necesario para presentarse posteriormente a las pruebas específicas en un puerto determinado.

Estas pruebas se dividen en dos partes, la primera, a la que se refiere esta convocatoria, es una prueba de conocimiento general sobre el idioma inglés y sobre legislación nacional e internacional.

Las solicitudes para participar en este tipo de pruebas se pueden presentar en la DGMM, Capitanías o Distritos Marítimos, o en los 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 6 de marzo, 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 **Gijón, Cartagena, Alicante, Instalaciones Marítimas de BP OIL en Castellón** y en **La Luz y Las Palmas/Salinetas/Arinaga**, **1 plaza** en cada puerto excepto para el de **Gijón** en el que se ofrecieron **2 plazas**, y que estaban previstas celebrar en los meses de abril y mayo.

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.

#### Ampliación de la validez de títulos, tarjetas profesionales y certificados que caduquen durante la vigencia del estado de alarma por el COVID-19

El 20 de marzo, se publicó en el BOE la Orden TMA 258/2020 sobre títulos administrativos y actividades inspectoras de la administración marítima, que fue actualizada posteriormente a instancias de ANAVE por la TMA 309/2020.

La Orden amplía la validez de los siguientes documentos que caduquen durante la vigencia del estado de alarma:

- Títulos, tarjetas profesionales y certificados de suficiencia o especialidad, relativos al Convenio STCW, y otros certificados contemplados en la normativa española en el ámbito de formación marítima.
- Certificados y documentos para la prestación de servicios de los buques expedidos en virtud de otros instrumentos de la OMI, la OIT, la UE o la normativa nacional.

El plazo de validez se amplía durante un periodo igual al de la duración del estado de alarma, contado desde la fecha de pérdida de validez del título correspondiente.

La Orden TAM 258/2020 también regula las siguientes cuestiones:

- Suspende las actividades inspectoras y reconocimientos programados de la administración marítima española, tanto para buques de pabellón nacional como extranjeros (inspecciones de control por el Estado rector del puerto). Establece ciertas excepciones a esta suspensión general en el caso de situaciones de emergencia que puedan poner en riesgo la seguridad marítima y la protección del medio marino.
- Amplía el plazo de validez de los despachos por tiempo cuya vigencia finalice durante el Estado de alarma e incluye el procedimiento para acogerse a dicha ampliación.
- Establece que la DGMM expedirá, a petición de los interesados que lo soliciten por medios electrónicos, una Resolución que certifique la ampliación del plazo de validez de los títulos administrativos indicados anteriormente.

Sobre las inspecciones o reconocimientos que los instrumentos internacionales de la OMI y la normativa nacional exigen llevar a cabo en un intervalo de tiempo, dicho intervalo queda suspendido total o parcialmente durante el estado de alarma. El tiempo que quede para llevar a cabo la inspección o reconocimiento empezará a contar cuando finalice el estado de alarma.

A instancias de una empresa asociada, consultamos a la DGMM cómo se debería solicitar dicha prórroga en el caso de tripulantes españoles a bordo de buques extranjeros que no disponen de acceso a medios de acceso a la Sede Electrónica para hacer la solicitud, requisito exigido en la Orden TMA 258/2020. La DGMM nos informó de que lo puede solicitar la empresa por Sede Electrónica en nombre del tripulante. La Resolución a la solicitud presentada, la comunicarían al interesado por medios electrónicos por Sede Electrónica y al correo electrónico que se indique en la solicitud.

Una empresa asociada nos informó del grave problema que les supone efectuar las inspecciones en seco de los buques tras el estado de alarma dentro del mes de prórroga aprobado en la Orden TMA/258/2020. Por ello, pedimos a la DGMM que modificara dicha Orden y ampliara la validez de los títulos y certificados que caduquen durante el Estado de alarma.

El 1 de abril se publicó la Orden 309/2020, que actualiza la 258/2020, eliminando el requisito del mes de prórroga y ampliando su aplicación a aquellos certificados que tenían solicitada la inspección de renovación antes de la declaración del Estado de alarma y que finalmente no se pudieron hacer. También habilita al Director General de la MM a impartir instrucciones y órdenes de servicio a los órganos y unidades dependientes sobre las normas para la revalidación de los certificados de suficiencia del Convenio STCW que sean precisas para organizar las tareas indispensables en materia de formación marítima, cuando esta formación se haya visto afectada por la declaración del estado de alarma. Esta habilitación incluye la decisión de ampliar los plazos de validez de los certificados de suficiencia por un plazo máximo de hasta 6 meses, contado desde la fecha de finalización del estado de alarma.

La DGMM recordó a las empresas que soliciten a través de la sede electrónica la inspección para la renovación conforme vaya acercándose la fecha de caducidad, aunque la validez de los certificados haya quedado extendida conforme se establece en la citada orden.

En relación con este punto, varias empresas nos han indicado su preocupación sobre los certificados que caduquen a los pocos días de que termine el Estado de alarma. La DGMM nos ha insistido en que se buscarán soluciones caso a caso a los problemas que vayan surgiendo, ya que es imposible prever en este momento todas las situaciones que se puedan dar.

### Formación marítima teórica a distancia y online durante el COVID-19

El 16 de abril, se publicó en el BOE una Resolución de la DGMM por la que durante la vigencia del estado de alarma se autoriza la formación marítima teórica en las modalidades a distancia y online de los cursos. La formación marítima incluye los cursos homologados en virtud de la Orden FOM/2296/2002, RD 973/2009 y la que se deriva del Convenio STCW, entre otros, los siguientes:

- Certificado de especialidad de Oficial de Protección del Buque (OPB) y Oficial de la Compañía (OPC) para la protección marítima.
- Curso sobre el Sistema de Información y Visualización de Cartas Electrónicas (ECDIS).
- Certificados de suficiencia de los marineros de la Marina Mercante.
- Cursos de revalidación y certificados de suficiencia del Convenio STCW.
- Formación básica y avanzada para capitanes, oficiales, marineros y otro personal a bordo de buques regidos por el Código IGF.
- Certificado de suficiencia en alto voltaje.
- Tarjeta profesional de oficial electrotécnico de la marina mercante.

La citada Resolución establece los requisitos técnicos que debe cumplir la plataforma de formación (*Learning Management System*) en la que se impartan los cursos, que deberá permitir, a través de la creación de un perfil específico o de cualquier otra manera, que el personal de las capitanías marítimas pueda supervisar el desarrollo y recursos de los cursos que se impartan bajo las modalidades a distancia y online.

La evaluación deberá valorar la participación del alumno, tanto mediante herramientas de comunicación sincrónica (videoconferencia, multiconferencia, chats en tiempo real y otras similares), como instrumentos de comunicación asincrónica (correo electrónico, foros, documentos compartidos y otros similares) y un examen final, tipo test, según la homologación del curso.

El 17 de abril, se publicó otra Resolución, del Servicio Público de Empleo Estatal, en el mismo sentido que la de la DGMM sobre medidas extraordinarias para hacer frente al impacto del COVID-19 en materia de formación profesional para el empleo en el ámbito laboral.

### Prórroga de los certificados sanitarios expedidos por el ISM

El 23 de abril, se publicó en el BOE una Resolución del ISM sobre prórroga de certificados, que sustituyó a otra equivalente de 16 de marzo que se publicó en el BOE de 19 de marzo.

Habiendo consultado con el ISM, nos confirmaron que la concesión de estas prórrogas es automática y por tanto las empresas no tienen que llevar a cabo ninguna actuación al respecto.

Esta Resolución entró en vigor el mismo día de su publicación y establece:

- Certificado de **Formación Sanitaria Específica**: se considerará prorrogada su validez por un máximo de 6 meses desde su fecha de caducidad. No supone ningún cambio respecto de la Resolución anterior.
- Certificado de **Revisión de los Botiquines** preceptivos a bordo: se consideran prorrogados por un período máximo de 6 meses (se extiende de 5 a 6 meses la prórroga) desde la fecha de caducidad del anterior certificado válido.

Si, con anterioridad a la declaración del estado de alarma (14 de marzo), el ISM hubiese concedido ya una prórroga de alguno de los certificados, se considerará ampliada por un periodo máximo de 6 meses (se amplía de 5 a 6 meses) a contar desde la fecha hasta la que se hubiera prorrogado anteriormente.

Como novedad, aquellas embarcaciones que no puedan acogerse a las ampliaciones mencionadas podrán solicitar la certificación de revisión a través del Registro Electrónico de la sede de la Seguridad Social. La tramitación de estas solicitudes se hará telemáticamente.

- Certificado de **Aptitud para el Embarque Marítimo**: Se consideran prorrogados por un máximo de 6 meses desde la fecha de su vencimiento (extiende de 3 a 6 meses la prórroga).

Las Capitanías Marítimas eximirán de la exigencia de disponer de este certificado médico a los marinos que se incorporen por vez primera al sector marítimo pesquero o que no puedan acogerse a la prórroga establecida en el párrafo anterior. En estos casos, deberán tener en cuenta la calificación de aptitud laboral que figure en el último reconocimiento médico de embarque marítimo efectuado al interesado.

Aunque pueda no quedar claro de la redacción final de la Resolución, el ISM nos han confirmado que los marinos que se incorporen por vez primera al sector marítimo no precisarán ningún certificado médico. La segunda frase del anterior párrafo se refiere únicamente a otros marinos que hayan dejado caducar sus certificados médicos por no haber estado trabajando a bordo de buques y de los que el ISM si disponga de un historial.

Una empresa asociada consideró que sería útil contar con una versión en inglés de esta Resolución del ISM para los buques que salgan al extranjero. Preparamos una versión inglesa de la misma y se la enviamos al ISM, que la hizo suya y la subió a su página web. Hicimos lo mismo con la nueva versión actualizada de dicha Resolución, a la que pueden acceder a través del siguiente [enlace](#).

Aunque con carácter general la versión en inglés de la Resolución está siendo útil a las empresas para justificar aquellos certificados que están caducando en las semanas de estado de alerta por el COVID-19 y que no se han podido renovar, algunos países como Nigeria están poniendo pegasa a dicha Resolución por ser genérica y no individualizada para el marino o buque concreto al que le ha caducado el certificado. El 29 de abril, consultamos al ISM sobre la posibilidad de que puedan expedir para casos especiales y justificados una Resolución expresa individual prorrogando los certificados sanitarios similar a la que expide la DGMM en sus certificados. Para facilitar la tarea al ISM, les enviamos 3 borradores de Resoluciones expresas (cada una específica para cada certificado) para que las analizaran y aceptaran para que se puedan expedir en los casos necesarios. El 3 de mayo, el ISM nos dio el visto bueno a dichos borradores.

### Medidas de restricción de movilidad de los marinos

Las tripulaciones de los buques y demás trabajadores de las empresas navieras no aparecían expresamente excluidas en las normas aprobadas en España sobre restricciones a la movilidad, en particular, en la Orden INT/270/2020, que reconocía el derecho de entrada en España al *“Personal dedicado al transporte de mercancías, en el ejercicio de su actividad laboral”*.

Sin embargo, la DGMM nos confirmó desde un primer momento que no existen en España limitaciones a la movilidad de los marinos y el personal de las empresas navieras, por ser considerado el transporte marítimo servicio esencial, y que se permite en particular hacer relevos de tripulaciones en puertos españoles:

- A buques de bandera europea en tráficos de cabotaje.
- A otro tipo de buques.

Para evitar la incertidumbre e inseguridad jurídica que esta falta de tratamiento expreso genera, el 27 de marzo enviamos una carta a la Secretaría General de Transportes pidiendo que se adoptasen medidas para garantizar la circulación de los marinos, ya sea mediante una modificación de las normas ya publicadas o mediante una resolución interpretativa expresa. Asimismo, pedimos que se adopte un modelo de certificado que facilite la movilidad de este personal.

El 6 de abril, la DGMM nos consultó un borrador de Orden en la que se confirmaba esta interpretación, se concretaba la documentación a presentar y se establecía que los marinos también tendrán acceso a los alojamientos turísticos declarados como de servicio esencial.

El 21 de abril se publicó en el BOE la Orden INT/356/2020, en la que el texto de la Orden INT/270/2020 se sustituyó por: *“Personal dedicado al transporte de mercancías en el ejercicio de su actividad laboral, dentro del que se consideran comprendidos los tripulantes de los buques, a fin de asegurar la prestación de los servicios de transporte marítimo y la actividad pesquera...”*.

Los relevos o repatriaciones de los que hemos tenido conocimiento muestran que se está produciendo una descoordinación entre las distintas Comunidades Autónomas sobre la documentación que se solicita y en algún puerto se informó que, al no ser los marinos parte de los denominados servicios esenciales, no tienen acceso a los alojamientos turísticos indicados. Por ello, hemos recomendado a las empresas que, cuando tengan previsto hacer relevos, es necesario organizarlo con cierta antelación y no dar por hecho que no se van a producir problemas.

Adicionalmente, ITF tenía publicado en su página web un mapa con distintas informaciones relacionadas con el COVID-19, y en el caso de España, indica que están prohibidos los relevos. Nos dirigimos a UGT, pidiendo que informasen a ITF de la situación real y que solicitasen la rectificación de esta información en su página web. UGT nos confirmó que así lo harían.

El 29 de abril, se publicó en el BOE la Orden TMA/374/2020, por la que se establece la documentación con la que podrán acreditar su condición los tripulantes de los buques para facilitar su circulación y, además:

- El art. 2 establece el ámbito de aplicación: *“a los tripulantes de los buques, independientemente de su nacionalidad, que pretendan embarcar o desembarcar en un buque”*.
- El art. 3 fija que, durante la vigencia del Estado de Alarma, *“los tripulantes de los buques podrán circular por territorio español o cruzar las fronteras interiores y exteriores, para regresar a su lugar de residencia, embarcar o desembarcar de un buque que se encuentre en puerto español o extranjero”*:
- El art. 4 determina la documentación que deberán llevar los marinos:
  - su tarjeta o certificado profesional (*Certificate of competency or proficiency*) o documento de identidad del marino o libreta marítima (*Seafarers' identity document or Discharge book*),
  - y un escrito o contrato de trabajo de la empresa naviera, la agencia de contratación y colocación o el Capitán del buque, que acredite su designación como tripulante, en la que conste, al menos, el nombre y bandera del buque, puerto donde se encuentra y fecha estimada para el embarque o desembarque.
- El art. 5 establece que los marinos tendrán acceso a los alojamientos turísticos declarados de servicio esencial.

Esta Orden será de aplicación mientras estén vigentes las restricciones al cruce de fronteras exteriores e interiores de la UE establecidas por las órdenes INT/356/2020 e INT/368/2020 respectivamente. Existe una contradicción entre el art. 2, que establece la libre circulación durante la vigencia del estado de alarma (actualmente prorrogado hasta el 10 de mayo) y la Orden INT 356/2020, actualmente vigente hasta el 15 de mayo.

## 7.2. Otros asuntos relacionados con la normativa española

### Revalidación de los certificados de suficiencia en cumplimiento de las Enmiendas de Manila al Convenio STCW

En 2021, se cumplirán 5 años de la primera expedición de los Certificados de Suficiencia del Convenio STCW de acuerdo con las enmiendas adoptadas en la Conferencia de Manila. Una de las novedades que introdujeron estas enmiendas es que algunos Certificados de Suficiencia tienen fecha de caducidad y es necesario revalidarlos. La [Resolución de 2 de febrero de 2017](#) de la DGMM incluye la tabla de revalidaciones de los certificados de suficiencia del Convenio STCW.

Se prevé que estas revalidaciones van a afectar a la gran mayoría de tripulantes, por lo que deberían ir programando con tiempo suficiente sus necesidades, ya que para varios certificados es obligatorio hacer un curso corto de actualización de conocimientos.

Los certificados que caducan y es necesario revalidar son:

1. Formación básica en seguridad.
2. Embarcaciones de supervivencia y botes de rescate no rápidos.
3. Botes de rescate rápidos.
4. Avanzado en lucha contra incendios.
5. Formación Básica en Operaciones de carga en Buques Petroleros y Quimiqueros (sólo oficiales).
6. Formación Básica en Operaciones de carga en Buques Tanque para el Transporte de Gas Licuado (sólo oficiales).
7. Formación Avanzada para Operaciones de carga en Buques Petroleros.
8. Formación Avanzada para Operaciones de carga en Buques Quimiqueros.
9. Formación Avanzada para Operaciones de carga en Buques Tanque para el Transporte de Gas Licuado.
10. Buques de pasaje.
11. Formación Básica en Buques del Código IGF.
12. Formación Avanzada en Buques del Código IGF.

Para revalidar estos certificados, la DGMM admite la formación y experiencia a bordo para demostrar que se siguen manteniendo las competencias, cumpliendo los siguientes requisitos:

- Certificados 1 a 4 del listado: el marino debe haber cumplido un periodo de embarque de 3 meses en los últimos 5 años y además es obligatorio hacer un curso corto de actualización en un centro público o privado homologado por la DGMM. La [Resolución de 21 de septiembre de 2016](#) de la DGMM incluye el contenido y duración de los cursos de actualización. Tras analizar el contenido de dichos cursos, que son eminentemente prácticos, entendemos que se deberán hacer de forma presencial y no cabe la posibilidad de formación a distancia.
- Certificados 5 a 12: si el tripulante ha efectuado un periodo de embarque de 3 meses en los últimos 5 años, no es necesario hacer el curso de actualización y es suficiente que aporte las pruebas que lo demuestren.

Tanto el ISM como UGT cuentan con planes de formación, que incluyen la mayoría de los cursos de actualización y otros adicionales, y pueden ayudar a las empresas en esta tarea.

Concretamente, el ISM ya tiene aprobado el “Plan de Formación Profesional Marítima y Sanitaria del ISM 2020” y se han ofrecido a reprogramarlo y adaptarlo a las necesidades reales previstas de las empresas. Nos informaron de la posibilidad de organizar cursos a petición de las empresas en lugares concretos.

UGT también tiene aprobado el “Plan de Formación en Marina Mercante”, que es gratuito al ser financiado por la Fundación Estatal para la Formación en el Empleo (FUNDAE). La formación está dirigida a trabajadores en activo y aunque el Centro de Formación base se encuentra en la localidad de A Pobra do Caramiñal (A Coruña), podrían desplazarse según las necesidades de las empresas a otras localidades con las que mantienen acuerdos.

Hemos recomendado a las empresas que llamen la atención de sus tripulaciones sobre este asunto para que coordinen tanto los cursos como la revalidación de los certificados, evitando que se produzca un colapso en los centros de formación y en los servicios de la administración marítima a medida que se vaya acercando la fecha de caducidad de dichos certificados, la mayoría de ellos a lo largo de 2021.

Cabe la posibilidad de que la disponibilidad y posibilidad de realizar los cursos de formación pueda verse afectada por el COVID-19. Tenemos previsto tratar este asunto con la DGMM.

### Retirada y sustitución de equipos marinos a bordo de los buques

El 13 de diciembre, la DGMM nos envió un Oficio informándonos de que 3 equipos marinos no cumplían los requisitos de la [Directiva 2014/90/UE](#) que regula este asunto, transpuesta a nuestra normativa mediante el [RD 701/2016](#). En consecuencia, si algún buque dispone de alguno de estos equipos se encuentra a bordo, la compañía debe sustituirlo por otro lo antes posible e informarlo a la Capitanía Marítima correspondiente.

Los equipos afectados son:

- Dispositivo de medición de la velocidad y la distancia (SDME): modelo “KW919-SMIDS SHIPS MOVEMENT INFORMATION DISPLAY SYSTEM”.
- Equipo de bombero, indumentaria protectora (proximidad inmediata): modelo “Flameguard Plus PG Products Ltd.”
- Equipo de bombero, indumentaria protectora (proximidad inmediata): modelo “Fire-fighters Protective Clothing, XFHO-II, Dongtai City Haiou Navigation Equipment Co.Ltd.”

En el caso del equipo a) anterior, la DGMM aceptaría, como alternativa a sustituirlo, la actualización del *software* y la revisión del manual. La compañía que optase por esta solución debe contactar previamente con los servicios centrales de la DGMM en el email: [equiposmarinos.dgmm@fomento.es](mailto:equiposmarinos.dgmm@fomento.es), quienes le indicarán el procedimiento a seguir.

En el oficio se detalla para cada equipo información sobre la designación del elemento/identificación, número del elemento, organismo notificado y motivo de la no conformidad.

Los servicios de Inspección Marítima de las Capitanías u Organizaciones Autorizadas van a verificar que ninguno de los equipos citados están a bordo de los buques durante las inspecciones de reconocimiento anual, intermedio, periódico o de renovación de los Certificados Internacionales de Seguridad para Buque de Carga, Pasaje o para Naves de Gran Velocidad, al igual que otros buques fuera del alcance de los certificados anteriores pero obligados a llevar alguno de estos equipos por la normativa nacional (RD 1837/2000, artículo 42.1).

Según el Oficio, el armador, capitán o representante autorizado, debe entregar una declaración responsable de que los equipos no conformes sustituidos han sido retirados. Dicha declaración debe recoger que el equipo va a ser entregado en un punto limpio o a un gestor de residuos. No obstante, dado que el armador puede decidir iniciar acciones legales contra el fabricante por el incumplimiento de sus obligaciones (art. 11 del RD 701/2016) las empresas que decidan conservar estos equipos para este fin o para otros, deben responsabilizarse en la declaración de que el

equipo queda bajo su custodia y que se ha etiquetado indicando su prohibición de comercialización en territorio español e instalación en buques de bandera española.

La Autoridad de Vigilancia del Mercado de Alemania fue quien notificó a España, a través del Procedimiento Comunitario de Salvaguardia/Productos, que los equipos citados planteaban un riesgo grave para la seguridad. La DGMM publicó esta información en la página *web* del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a la que se puede acceder a través del siguiente [enlace](#).

El requisito de hacer constar en la declaración responsable que el equipo no conforme va a ser entregado en un punto limpio o a un gestor de residuos no está recogido como tal en la Directiva ni en el RD, y entendimos que esta exigencia iba más allá de las obligaciones establecidas en la normativa, por lo que pedimos a la DGMM la aclaración de esta cuestión. El 19 de diciembre, la DGMM nos aclaró que el requisito de hacer constar en la declaración responsable que el equipo no conforme va a ser entregado en un punto limpio o a un gestor de residuos no era obligatorio, sino que es una opción más que se le da al armador, que también puede decidir conservar los equipos retirados para los fines que estime oportunos.

El armador debe tener en cuenta que, si decide conservar los equipos retirados debe hacer constar en la declaración responsable que dichos equipos quedan bajo su custodia y que los ha etiquetado indicando su prohibición para comercializarlos en territorio español e instalarlos en buques de bandera española.

La DGMM nos confirmó que, como ANAVE había planteado, esta cuestión no está recogida como tal en la Directiva 2014/90/UE sobre equipos marinos ni en el RD 701/2016 que la transpuso, pero que la incluyeron en el Oficio como procedimiento para dar un marco legal a las definiciones de “recuperación” y “retirada” incluidas en la Directiva 2014/90/UE:

- 19) “recuperación”: *toda medida destinada a lograr la devolución de equipos marinos ya instalados a bordo de buques de la UE o que se hayan comprado con intención de instalarlos a bordo de buques de la UE;*
- 20) “retirada”: *toda medida destinada a prevenir la comercialización de equipos marinos que se hallen en la cadena de suministro.*

#### **Instrucción de Servicio de la DGMM sobre la aplicación de los nuevos límites en el contenido de azufre de los combustibles**

El 18 de diciembre, la DGMM nos envió la Instrucción de Servicio 13/2019, sobre la aplicación de los nuevos límites de contenido de azufre en los combustibles marinos que establece lo siguiente:

- Combustibles reglamentarios: Mantiene la exclusión prevista en la Directiva 2016/802 y el RD 61/2006 para los buques fondeados o atracados en puertos de las Islas Canarias, es decir, el contenido máximo de azufre de los combustibles utilizados será el 0,5%. Como consecuencia, desde el 1 de enero de 2020:
  - Buques en navegación: En las zonas de control de emisiones (SECAS) deberán utilizar un combustible con un contenido máximo de azufre del 0,1%. En el resto del mundo, el contenido máximo de azufre utilizado por los buques será del 0,5%. Quedan exceptuados los buques que utilicen métodos de equivalencia como un sistema de limpieza de gases de escape (*scrubbers*).
  - Buques atracados o fondeados en puertos europeos: El contenido máximo de azufre será del 0,1%, salvo en los puertos de las Islas Canarias donde será el 0,5%.
- Inspecciones: Se inspeccionarán buques de pabellón español (Plan Lista Blanca) y el 10% de los buques de otros pabellones que hagan escala en puerto español (inspecciones de *Port*

*State Control*, PSC). La Instrucción informa sobre los criterios para priorizar los buques a inspeccionar. Además de los habituales de buques con alertas, que no han sido inspeccionados en el último año o con factor de alto riesgo, figuran entre los buques prioritarios aquellos que lleven *scrubbers*.

- Muestreos: Se tomarán muestras en el 30% de los buques que se inspeccionen por el PSC.
  - Si durante una inspección el inspector tiene motivos fundados para considerar que el capitán o la tripulación no están familiarizados con los procedimientos de cambio de combustible, se deberán tomar muestras.
  - Si un buque no cuenta a bordo con un Plan de Implantación, se podría considerar que es un motivo para muestrear el combustible.

Recomendamos a las empresas llamar la atención de sus tripulaciones e instruir las adecuadamente sobre los procedimientos de cambio de combustible y llevar a bordo, en la medida de lo posible, un Plan de Implantación del nuevo límite de azufre.

- Falta de disponibilidad de combustible reglamentario: Deberá estar siempre avalada por un *Fuel Oil Non-Availability Report* (FONAR) y se debe informar a las Autoridades antes de la llegada a puerto. El precio del combustible no se considera una razón válida para alegar la no disponibilidad. Por lo tanto, si se quiere justificar que no se ha podido tomar combustible reglamentario, se debería justificar no solo la falta de disponibilidad de combustible con contenido de azufre <0,5%, sino también la falta de disponibilidad de combustible con contenido ultra bajo de azufre <0,1% o MGO. En nuestro informe sobre seguridad de junio 2019, Anexo 2.3.1. (págs 21 a 27) se informó detalladamente sobre el FONAR. También, de forma más somera en la pág. 29 de nuestro informe de noviembre 2019.
- Buques con *scrubbers*: Se detallan los documentos y características a verificar por los inspectores y se indica cómo proceder en caso de un fallo en el equipo.

#### **Incorporación del Sistema regional indio de navegación por satélite como componente del Sistema mundial de radionavegación**

El 6 de febrero, el Representante Español Permanente Alternativo ante la OMI, D. Víctor Jiménez, nos informó de que la OMI había reconocido al Sistema regional indio de navegación por satélite (*Indian Regional Navigation Satellite System*, IRNSS) como parte del Sistema mundial de radionavegación por satélite (SMNS). En la próxima reunión del Comité de Seguridad Marítima se reconocerá formalmente dicho sistema.

El IRNSS cumple las prescripciones operacionales para asistir a la navegación de los buques en aguas oceánicas, en la zona de cobertura delimitada por las coordenadas geográficas: longitud: 55º E y latitud: 50º N y longitud: 110º E y latitud: 5º S.

Desde 1983, se han venido desarrollando estudios sobre el SMNS. Dichos estudios han sentado las bases para modificar el capítulo V de SOLAS obligando a los buques a llevar a bordo medios para recibir las transmisiones procedentes de sistemas de radionavegación adecuados durante todo el viaje previsto. El objetivo del SMNS es facilitar la determinación de la situación con fines marítimos en todo el mundo para la navegación en general, incluida la navegación en las entradas y accesos a los puertos y otras aguas en las que la navegación esté restringida.

El reconocimiento por la OMI de este sistema de radionavegación significa que el mismo es capaz proporcionar información adecuada para determinar la situación dentro de su zona de

cobertura y que el equipo receptor de los buques para usar el sistema cumple las prescripciones de SOLAS.

Para evitar que un buque tenga que llevar a bordo más de un aparato receptor, dicho equipo debe poder funcionar tanto con un sistema mundial de radionavegación como con los sistemas de radionavegación que ofrezcan cobertura en las zonas por las que navegue el buque.

### Oficio de la DGMM sobre varios asuntos relacionados con la normativa de medio ambiente

#### Sistema obligatorio de recopilación de datos sobre el consumo de combustible de los buques de la OMI

El 31 de marzo finalizó el plazo para que las compañías presentasen a la DGMM, a través de una Capitanía Marítima o por la Sede Electrónica, los Datos Anuales de Consumo de Combustible de los buques de más de 5.000 GT para el periodo enero-diciembre 2019, para cumplir la regla 22A del Anexo VI de MARPOL, que establece un sistema obligatorio de recopilación de datos sobre el consumo de combustible y emisiones de gases de CO<sub>2</sub>, similar al sistema MRV de la UE. Volvimos a recordar este asunto a las empresas 3 semanas antes de que expirase el plazo. Una vez verificados los datos, se expedirá al buque un Documento de Cumplimiento.

La DGMM informó sobre el procedimiento a seguir para la recopilación de los datos anuales en la Instrucción de Servicio 5/2018 (procedimiento para la aprobación de la Parte II del SEEMP), que también incluye el formato normalizado para presentar la información y la siguiente documentación adicional a aportar por las compañías:

- Resúmenes de las Notas de Entrega de Combustible (BDN).
- Resúmenes de los datos desglosados sobre el consumo de combustible, la distancia recorrida y las horas de navegación.
- Información que demuestre que el buque ha seguido el plan de recopilación de datos incluido en su Plan de Gestión de la Eficiencia Energética del Buque (SEEMP), incluida la información sobre la falta de datos, cómo se cumplimentaron dichos datos y cómo se resolvió el problema que ocasionó la falta de datos, en su caso.

Asimismo, la Capitanía/DGMM podrá solicitar aleatoriamente a la compañía la siguiente documentación adicional correspondiente a un periodo o periodos del año reportado, para comprobar la veracidad de la recopilación de datos que se ha notificado en el informe anual:

- Notas de entrega de combustible.
- Copias de los Diarios de Navegación.
- Copia del Libro de Registro de Hidrocarburos y Certificados MARPOL de las cantidades de desechos oleosos descargadas.
- Copias de los informes diarios y de llegada o salida que los buques que realizan navegaciones internacionales que excedan 48 horas deben notificar a la compañía de acuerdo con la regla 28.2 del capítulo V de SOLAS.

El 13 de marzo, la DGMM nos envió un Oficio sobre varios asuntos relacionados con la normativa de medio ambiente, entre ellos éste, que no introducía ninguna novedad a la información resumida en el apartado anterior. La DGMM recuerda que no ha delegado en Organizaciones Autorizadas la recopilación de la información sobre los consumos ni la emisión de la Declaración de Cumplimiento. Esto significa que las empresas solo pueden presentar la información a la Administración Marítima y será ésta quien emita el correspondiente Certificado de Declaración de Cumplimiento.

Como el plazo para presentar la documentación coincidió con la declaración del estado de alarma, la DGMM nos informó de que si alguna empresa no podía enviar los datos antes de que finalizara el plazo, como alternativa podía enviar datos parciales (sujetos a subsanación cuando fuera posible) o bien un escrito explicando que no había sido posible enviar los datos debido al Coronavirus y que la empresa lo haría tan pronto como fuera posible.

#### **Reglamento de Reciclaje: Inventario de Materiales Peligrosos**

El citado Oficio de la DGMM incluye un resumen de la normativa aplicable y el procedimiento para elaborar el Inventario de Materiales Peligrosos (*Inventory of Hazardous Materials*, IHM) que será obligatorio en buques de GT  $\geq 500$  que efectúen viajes internacionales, en cumplimiento del Reg. UE 1257/2013. Los buques existentes de pabellón europeo o de cualquier pabellón que hagan escala en puertos europeos deberán disponer del IHM a más tardar el 31 de diciembre de 2020. La DGMM deberá comprobar antes de esa fecha que el IMP cumple los requisitos del reglamento y, en caso satisfactorio, expedirá el Certificado de Inventario. España no ha delegado tampoco esta tarea en las Organizaciones Autorizadas.

A mediados de abril, ECSA informó a la DG de Medio Ambiente de la UE (DG ENV) que, debido a las restricciones derivadas del COVID-19, es muy posible que muchos buques no puedan disponer del IHM para la fecha del 31 de diciembre de 2020 y por lo tanto podría ser necesaria una prórroga a dicha fecha. En su respuesta, la DG ENV ha pedido a ECSA que facilite datos concretos para conocer el alcance del problema. En consecuencia, ECSA solicitó a todos sus miembros datos agregados sobre la situación en la que se encuentran los buques con respecto a la elaboración del IHM. El 30 de abril, ANAVE envió la información recopilada de sus empresas.

#### **Convenio de Aguas de Lastre: Instalación de los sistemas de tratamiento**

El referido escrito de la DGMM informa de que ésta no va a conceder prórrogas para la instalación de los sistemas de tratamiento de las aguas de lastre (regla D-2) a bordo de los buques a los que se aplica el Convenio y, en consecuencia, las empresas deben planificar, tramitar la autorización e instalar el equipo con antelación suficiente. La fecha de instalación del sistema de tratamiento está ligada a la fecha de renovación del Certificado IOPP.

El **29 de abril**, el Centro de Seguridad Marítima del Servicio de Guardacostas de EEUU (*US Coast Guard*) ha publicado una nueva actualización del listado de Sistemas de Gestión de las Aguas de Lastre (BWMS) homologados definitivamente por los EEUU, que suman un total de **30 equipos**. Pueden consultar el detalle de dichos sistemas en el siguiente [enlace](#).

El 9 de abril, el *US Coast Guard* publicó un Boletín Informativo que establece una extensión de las fechas de cumplimiento de la instalación de los sistemas de gestión de las aguas de lastre (BWTS), con arreglo al Convenio BWM.

Hemos preguntado a la DGMM qué tratamiento va a dar la administración española a este asunto, sin que hasta la fecha hayamos recibido respuesta.

#### **Oficio de la DGMM sobre la estancia prolongada de los buques en puerto y la tripulación mínima de seguridad en dicha situación**

El 19 de marzo, la DGMM nos envió un Oficio que había circulado a las Capitanías Marítimas y a Puertos del Estado (PdE), sobre cómo proceder en el caso de que un buque vaya a llevar a cabo una larga estancia en un puerto en modo inactivo. Establece que la Capitanía Marítima (CM) y Autoridad Portuaria (AP) autorizarán conjuntamente la estancia prolongada de buques inactivos, para la que se tendrán en cuenta las siguientes medidas y condiciones:

- a. Cuando la AP solicite informe de seguridad, se estudiará el caso, y se pedirá la siguiente documentación, que puede ser ampliada o reducida en función del tipo de buque y condiciones:
  - Zona de atraque propuesta.
  - Características del buque (dimensiones, propulsión, plano de disposición general, etc.).
  - Plan de amarre, que incluya las condiciones de viento y mar predominante y las peores previsibles.
  - Copia del Documento de Tripulación mínima del buque.
  - Tripulación de seguridad propuesta por el armador.
  - Descripción de los sistemas de seguridad y vigilancia de la protección que se van a mantener.
  - Copia de las autorizaciones de la bandera en las que se acepte las tripulaciones propuestas por el armador, con los posibles condicionantes o limitaciones.
  - Copia de los seguros de responsabilidad civil que cubran cualquier incidencia producida por los buques durante la parada, y en especial lo relativo a contaminación, hundimiento, colisión o averías a otros buques, repatriación y copia del certificado de P&I.
  - Copia de los certificados estatutarios de las unidades y de la Sociedad de Clasificación
  - Declaración de la compañía en la que asegure que todas las unidades mantendrán su capacidad de propulsión y de gobierno de forma autónoma durante su estancia en puerto, y serán capaces de abandonar el atraque y salir del puerto con seguridad, en caso de que sea requerido por la AP.
  - Descripción de las condiciones meteorológicas en las que resulte necesario disponer de la asistencia de remolcadores para realizar la maniobra de salida y descripción del procedimiento de abandono del puerto.
  - Plan de contingencias sobre los riesgos potenciales evaluados durante la parada y los procedimientos de actuación de las tripulaciones.
- b. Los buques dispondrán de fuente de energía suficiente para los equipos de seguridad, salvamento, contra incendios, radio y navegación. Además, dispondrán de propulsión y gobierno suficiente para salir de su puesto de atraque y permanecer, al menos, 24 horas en la mar. En ningún caso se autorizará la inactividad a buques sin capacidad de propulsión y gobierno.
- c. Los buques mantendrán durante su inactividad certificación adecuada de la sociedad de clasificación (certificación de *lay-up*) y los certificados de garantías y seguros requeridos por la normativa en vigor.
- d. La tripulación mínima de seguridad se determinará en función de las características del buque, su capacidad de maniobra y otros indicios detectados, teniendo en cuenta que, debido a la situación actual, no sería conveniente ar una visita a bordo para llevar a cabo la inspección previa.

Para cada caso concreto, la CM emitirá un informe vinculante a la AP. Para la reducción de la tripulación mínima de seguridad, se emitirá una resolución donde se incluyan las condiciones generales y particulares.

El Oficio define buque inactivo como *“aquel que, por voluntad de la compañía, reduce su operatividad al objeto de reducir costes. Esta reducción de actividad puede consistir en reducción de tripulación, en pérdida de operatividad y conservación de determinados sistemas u otras condiciones. Básicamente encontramos dos posibilidades, los buques inactivos con pérdida de propulsión y gobierno (“cold lay-up” o “cold stack”) o buques que mantienen su operatividad total o parcial (“hot lay-up” o “hot stack”).*

La regulación de la estancia prolongada de buques inactivos está recogida en el art. 16 de la Ley 14/2014 de Navegación Marítima, que exige la autorización previa de la AP que será quien

designe el lugar de amarre, periodo y demás condiciones de permanencia y que recabará de la CM el informe de seguridad y en todo caso la tripulación de seguridad para dicha estancia.

Si la estancia prolongada de un buque inactivo se produce fuera de zona portuaria, todas las competencias recaen en el Capitán Marítimo. La norma también habilita a la CM para exigir la constitución de una garantía que cubra los posibles daños o perjuicios que pudieran ocasionar.

ANAVE pidió a la DGMM la simplificación de los documentos a aportar en las solicitudes de estancia prolongada en puerto. El 25 de marzo, la DGMM publicó un nuevo Oficio que sólo introdujo un único cambio con respecto al anterior documento: no se va a exigir a los buques de bandera española aportar una copia de los certificados estatutarios y de la Sociedad de Clasificación. No obstante, el Director General de la Marina Mercante nos ha indicado que, en caso de encontrar dificultades o retrasos para conseguir la aprobación de una estancia prolongada de un buque en puerto, se lo indicásemos para hacer las gestiones para su agilización.

Alguna empresa se ha dirigido a la DGMM debido a que algunos tripulantes están solicitando desembarcar antes de cumplir su campaña y ha preguntado si se podría eximir a las empresas de contar con esta tripulación mínima. La DGMM nos informó de que en ningún caso van a eximir en situación de navegación de llevar a bordo la tripulación mínima de seguridad establecida en la Resolución de la DGMM para el buque concreto, pero que dispensarán del requisito del porcentaje mínimo de nacionales comunitarios a todos los buques que puedan tener problemas para encontrar tripulaciones adecuadas y disponibles.

#### **Agilización de los trámites para solicitar la estancia prolongada en puerto de buques inactivos**

Varias empresas nos informaron a finales del mes de marzo que el tiempo de respuesta de algunas AAPP a la solicitud para autorizar el amarre de un buque en puerto y para otros trámites se está alargando demasiado, debido a que las AAPP les indicaban que deben consultar estos asuntos con PdE.

Pedimos a PdE que dieran instrucciones a las AAPP para que agilizaran lo más posible la respuesta a estas peticiones. También, solicitamos una suspensión del cobro de las tasas portuarias de los buques que no están operativos. Nos contestaron que están tratando de coordinar y atender las demandas y problemas que están surgiendo con motivo del COVID-19 entre las distintas AAPP y se brindaron a colaborar para resolver las dudas y problemas que puedan ir surgiendo.

#### **Procedimiento de actuación en caso de que se detecte un caso de COVID-19 a bordo**

El 18 de marzo, la Dirección General de Salud Pública, Calidad e Innovación del Ministerio de Sanidad, Consumo y Bienestar Social circuló el “Procedimiento de actuación de Sanidad Exterior ante el brote de enfermedad por el nuevo Coronavirus (COVID-19)” que, en esencia, establece lo siguiente:

- Definición de los distintos tipos de casos que se pueden presentar: en investigación, confirmado por laboratorio, probable o descartado, y los conceptos de contacto “casual” y contacto “estrecho”:
  - Buques mercantes o pesqueros: se considerarán contactos “estrechos” a toda la tripulación.
  - Ferries: se considerarán contactos “estrechos” a los pasajeros sentados en un radio de 2 asientos alrededor del caso y los que hayan compartido camarote. Se efectuará una valoración en cada caso por si pudieran considerarse también como contactos otros pasajeros o tripulantes que hayan tenido contacto cercano a menos de 1 m del caso a bordo o en

tierra. Si el caso es un tripulante, se deberá considerar como contactos a los tripulantes que trabajen en la misma zona. El resto de los pasajeros y tripulantes, serán considerados como contactos “casuales”.

- Actuaciones en medios de transporte procedentes de zonas afectadas:
  - Por el momento, en España no se considera necesario llevar a cabo un control rutinario a la entrada de los medios de transporte procedentes de las zonas afectadas, sólo se actuará ante la presencia de un caso a bordo sospechoso de padecer la enfermedad.
  - No se solicitará de manera rutinaria la Declaración Marítima de Sanidad (DMS) a ningún medio de transporte que venga de un país afectado. Estas indicaciones se podrán modificar en función de cómo evolucione la situación.
  - Al llegar a España un medio de transporte procedente de una zona afectada con un enfermo a bordo, se aplicará el “Manual de actuación ante alertas sanitarias en fronteras” y se actuará de la siguiente manera:
    - Los buques procedentes de países terceros deberán enviar la DMS (positiva o negativa) al primer puerto europeo al que arriben a través de la Ventanilla Única del puerto. Si el buque procede de un puerto de un país de la UE, dicha formalidad no es obligatoria.
    - Si a bordo de un buque hay una persona enferma, el capitán deberá enviar la DMS a través de la Ventanilla Única a la autoridad competente y podrá solicitar asistencia médica inmediata a través del Centro Radio Médico (CRM). El documento incluye las recomendaciones que debe seguir el buque durante el viaje (aislar al enfermo en su camarote, proporcionarle una mascarilla quirúrgica y pañuelos desechables, etc.)
    - A la llegada del buque a puerto, Sanidad Exterior llevará a cabo una inspección sanitaria y una vez valorada la situación a bordo, se deberá actuar de la siguiente manera:
      - Si no se cumplen los criterios de la definición de caso de enfermedad por coronavirus (COVID-19), se expedirá el Certificado de Libre Plática que se entregará al capitán del buque para recabar su firma.
      - Si se concluye que se trata de un caso en investigación de enfermedad por coronavirus (COVID-19), se aplicará el siguiente procedimiento de actuación, se avisará a la Comunidad Autónoma, se desembarcará al paciente, se identificará a los contactos “estrechos” cumplimentando la Ficha del pasajero. Una vez finalizadas las actuaciones y el caso se haya descartado o trasladado a un centro hospitalario, se expedirá el Certificado de Libre Plática que se entregará al capitán del buque para recabar su firma, enviándose copia del mismo a Capitanía Marítima y a la Autoridad Portuaria.
- El Protocolo también incluye la siguiente información:
  - Recomendaciones sanitarias para la prevención de la infección en viajeros.
  - Desinfección de superficies.
  - Tarjeta informativa para pasajeros.

Una empresa asociada nos consultó a quién debía informar un buque de bandera española que hace escala en un puerto extranjero si detecta un caso de COVID-19 a bordo. Esta consulta surgió de la redacción del art. 4.2.1 del documento “Procedimiento de actuación de Sanidad Exterior ante el brote de enfermedad por el nuevo coronavirus (COVID-19)”, que puede resultar confusa, al no establecer claramente quién es la “autoridad competente” a la que se debe informar en estos casos cuando dice: *“si a bordo de un buque hay una persona enferma, el capitán deberá enviar la Declaración Marítima Sanitaria (DMS) a través de la Ventanilla Única a la autoridad competente y podrá solicitar asistencia médica inmediata a través del Centro Radio Médico (CRM)”*. Para establecer quién es dicha “autoridad competente”, podría surgir la duda de si es el Estado de bandera del buque, el Estado rector del puerto en el que el buque hace escala, Sanidad Exterior en España o las autoridades sanitarias del puerto de llegada.

Tras recabar y comparar información de varias fuentes sobre este asunto, entre otras, el documento publicado por la OMS "[Consideraciones operacionales para el manejo de los casos y brotes de COVID-19 a bordo de los buques](#)" y la [Orden SSI/200/2013](#) sobre los documentos a utilizar en el ámbito médico de la sanidad exterior, comprobamos que, si se produce a bordo un problema sanitario el capitán debe notificarlo a la autoridad sanitaria competente en el primer puerto de escala y si el buque efectúa un viaje internacional debe enviar la Declaración Marítima Sanitaria (DMS) a la autoridad portuaria del primer puerto de escala.

Este punto de vista fue confirmado por la DGMM que, no obstante, nos indicó que, si la compañía lo considera oportuno, también puede informar a las autoridades españolas.

### Disponibilidad de mascarillas y otros Equipos de Protección Individual (EPIs)

El 23 de marzo, a instancias de la DGMM, informamos a las empresas asociadas de la adquisición por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) de mascarillas que se distribuirían a través de las capitanías a las empresas que estuviesen encontrando dificultades para adquirirlas. Con la información facilitada por las empresas, enviamos a la DGMM una estimación de las mascarillas necesarias en puertos canarios, donde el posicionamiento podría ser más complicado. Sin embargo, a comienzos de abril la DGMM nos informó de que el número de mascarillas que finalmente habían recibido era muy limitado y no les permitía abastecer a todos los buques de pabellón español, al menos por el momento. Lo que sí nos dijeron es que valorarán todas las situaciones. Habría que solicitarlos a la capitanía, justificando la necesidad.

El 4 de abril circulamos un listado de empresas donde se pueden adquirir mascarillas y otros EPIs, que habíamos recibido de la CEOE.

El 3 de mayo, se publicó en el BOE la Orden TMA/384/2020, por la que se dictan instrucciones sobre la utilización de mascarillas en los distintos medios de transporte. Por lo que se refiere al transporte marítimo, las normas más relevantes se incluyen en el art. 1, que establece:

1. El **uso de mascarillas que cubran nariz y boca** será obligatorio para todos los usuarios del transporte en autobús, ferrocarril, aéreo y **marítimo**. En el caso de los pasajeros de los buques y embarcaciones, **no será necesario el uso de mascarillas cuando se encuentren dentro de su camarote**.
2. Los trabajadores de los servicios de transporte que tengan **contacto directo con los viajeros deberán ir provistos de mascarillas y tener acceso a soluciones hidroalcohólicas** para practicar una higiene de manos frecuente.

Adicionalmente, el art 3. establece que los gestores de nodos de transporte (incluyendo estaciones marítimas) establecerán y aplicarán procedimientos y medidas organizativas para procurar el movimiento ordenado de los pasajeros a su paso por las instalaciones y evitar las aglomeraciones. Asimismo, los gestores de infraestructuras y servicios de transporte deberán reforzar los mensajes y cartelería en zonas en las que se puedan producir aglomeraciones recordando la necesidad de mantener la distancia de seguridad y medidas de higiene.

Por otro lado, varias empresas nos han indicado que tendrían interés en hacer tests de COVID-19 a sus tripulantes, especialmente en los relevos.

El 14 de abril, el gobierno publicó la [Orden SND/344/2020](#), por la que se establecen medidas excepcionales para el refuerzo del Sistema Nacional de Salud y la contención de la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19, en la que dejaba en manos de las Comunidades Autónomas la

compra y el destino de estas pruebas, lo que se dificulta la posibilidad de hacerlos a través de centros privados.

Hemos propuesto a UGT hacer una gestión conjunta con la Administración para que se facilite hacer estos tests, de forma prioritaria, a las tripulaciones al embarcar o desembarcar. UGT se ha mostrado favorable y estamos trabajando en la mejor forma de articular esta propuesta (¿cómo se adquirirían? ¿precio? ¿a quién habría que informar de los resultados?, etc.).

### Embarque de los prácticos a bordo de los buques

El 27 de marzo, PdE y el Colegio Oficial Nacional de Prácticos de Puerto nos enviaron un documento conjunto sobre “Recomendaciones para los operadores de buques como respuesta al brote del COVID-19 durante los servicios de practica”, para contribuir a la prevención de contagios durante la prestación del servicio de practica a bordo de los buques.

Estas recomendaciones son las siguientes:

- 1 hora antes de que embarque el práctico, la tripulación que no sea imprescindible deberá permanecer alejada de la ruta designada desde el punto de embarque del práctico hasta el puente.
- Justo antes de embarcar el práctico, se deberán limpiar con una solución adecuada todas las superficies y equipos del puente o alerones que el práctico pueda tocar.
- El puente deberá mantenerse bien ventilado, abriendo puertas y ventanas.
- Los tripulantes que se encuentren en el punto de embarque deberán usar mascarilla protectora y guantes de goma, siempre que dispongan de ellos.
- La ruta desde el punto de embarque hasta el puente deberá transcurrir por la cubierta exterior, siempre que sea posible.
- En el puente sólo deben estar los tripulantes imprescindibles para la navegación, que tendrán colocados una mascarilla protectora y guantes de goma, siempre que dispongan de ellos.
- A menos que sea necesario para la seguridad del práctico (por ejemplo, durante el proceso de embarque), de la tripulación o del buque, debería guardarse al menos 2 m de distancia entre el práctico y la tripulación.
- Deberán tomarse precauciones similares durante el desembarque del práctico, ya sea a tierra o en la mar.

Una empresa asociada nos indicó que, en un puerto español, los prácticos habían insistido en que la tripulación del buque aplicase los protocolos sanitarios recomendados por el Colegio Oficial de Prácticos pero que, sin embargo, habían puesto objeciones a someterse a los protocolos propios aplicados por la empresa armadora para el acceso al buque.

En la ya citada Circular de la OMI No. 4204/Add.6, de 27 de marzo, “Lista preliminar de recomendaciones para los Gobiernos y las autoridades nacionales pertinentes sobre la facilitación del comercio marítimo durante la pandemia de la COVID-19”, se recomienda expresamente: *“Pedir a las autoridades portuarias y a los trabajadores portuarios que cumplan con cualquier investigación u otros protocolos o procedimientos introducidos por los buques visitantes para abordar la COVID-19”*.

En consecuencia, pedimos, tanto a la DGMM como al Colegio Oficial de Prácticos, que aclarasen a todas las corporaciones de prácticos que, en materia de protección sanitaria, debe haber una cooperación positiva y recíproca ya que, tanto los prácticos como las tripulaciones tienen derecho a pedir que se apliquen medidas de protección siempre que sean razonables. El mensaje fue transmitido por el Colegio a las corporaciones y por la DGMM a las capitanías.

## Renovación del Certificado de control de la sanidad a bordo

El 29 de abril, una empresa asociada nos informó de que sus buques estaban teniendo dificultades en algunos puertos extranjeros para renovar el Certificado de Control de la Sanidad a bordo (*Ship Sanitation Control Certificate*), que en España expide Sanidad Exterior, ya que debido a la crisis del COVID-19 no están efectuando las inspecciones reglamentarias a bordo de los buques.

El citado Certificado tiene una validez de 6 meses, pudiendo prorrogarse su validez por 1 mes más si la inspección no puede llevarse a cabo en el puerto correspondiente y siempre y cuando no existan pruebas de infección o contaminación a bordo. Esta materia viene regulada en el artículo 39 del Reglamento Sanitario Internacional ([RSI-2005](#)) y en la [Orden SSI/200/2013](#), por la que se aprueban los modelos de impresos de documentos administrativos a utilizar en el ámbito médico de la sanidad exterior.

Informamos de esta situación a la DGMM y les planteamos que sería importante para nuestras empresas prolongar la vigencia del Certificado de control de la sanidad de forma similar a como se ha hecho con los certificados de los buques y los marinos expedidos por la DGMM y el ISM.

La DGMM trasladó esta cuestión a Sanidad Exterior, ya que las competencias sobre esta materia recaen en el Ministerio de Sanidad, Consumo y Bienestar Social. La respuesta que obtuvo fue que, dado que España sí está haciendo inspecciones y expidiendo los certificados sanitarios correspondientes, Sanidad Exterior no tiene previsto otorgar prórrogas de más de 1 mes a la fecha de caducidad del certificado y tampoco se plantean una política como la adoptada por la DGMM o el ISM de establecer prórrogas a más largo plazo.

Para evitar posibles sanciones al buque, Sanidad Exterior recomienda que los buques que tengan que renovar el Certificado de Control de la Sanidad en un puerto extranjero y no puedan hacerlo, documenten adecuadamente la solicitud de renovación que presenten a las autoridades del puerto en cuestión y las respuestas que reciban sobre la negativa a efectuar dicha inspección.

MARINE ENVIRONMENT PROTECTION  
COMMITTEE  
75th session  
Agenda item 7

MEPC 75/7/4  
18 November 2019  
Original: ENGLISH  
Pre-session public release: ☑

## REDUCTION OF GHG EMISSIONS FROM SHIPS

### Proposal to establish an International Maritime Research and Development Board (IMRB)

Submitted by ICS, BIMCO, CLIA, INTERCARGO, INTERFERRY,  
INTERTANKO, IPTA, and WSC

#### SUMMARY

*Executive summary:* This document proposes the establishment of an IMO GHG reduction research and development programme to accelerate the introduction of low-carbon and zero-carbon technologies and fuels as identified in paragraph 4.7.9 of the *IMO Initial Strategy on the Reduction of GHG Emissions from Ships*. The proposed action is considered critical to achieving the levels of ambition for 2050 and beyond set forth in the IMO Initial GHG Strategy. The co-sponsors propose that core funding would be provided via a mandatory R&D contribution per tonne of fuel oil purchased for consumption, which will be necessary to maintain an appropriate level of funding and to maintain fair competition between shipping companies. The co-sponsors propose that core funding of approximately five billion US dollars over the life of the programme would fundamentally alter the current level of investment in maritime R&D focused on the development of low-carbon and zero-carbon technologies. An effort of this scale is expected to be successful in identifying one or more technical pathways that can lead to the introduction of zero-emission ships across the maritime sector by 2030 and beyond.

*Strategic direction,  
if applicable:* 3

*Output:* 3.2

*Action to be taken:* Paragraph 67

*Related documents:* Resolution MEPC.304(72); ISWG-GHG 5/4/4; MEPC.1/Circ.885 and MEPC 71/7/4

## Introduction

1 This proposal is intended to serve as one component of an integrated IMO strategy to phase-out greenhouse gas (GHG) emissions, consistent with the Initial Strategy on the Reduction of GHG Emissions from Ships (hereafter referred to as the IMO Strategy) that was adopted by IMO in 2018 (resolution MEPC.304(72)). The IMO Strategy establishes ambitious targets, including the phase-out of GHG emissions '*as soon as possible this century*' and reducing annual GHG emissions from international shipping by at least 50% by 2050 compared to 2008.

2 To reach the 2050 ambition and to realize the full vision of the IMO Strategy, it will be necessary to develop a suite of low-carbon and zero-carbon technologies and fuels that will be the basis of the next maritime technology transition. The technologies necessary to achieve these ambitious goals do not yet exist in a form or scale which is commercially viable for widespread use by international shipping, especially for transoceanic voyages. But the co-sponsors are confident that these ambitions can be realized if the necessary research and development investments in developing low-carbon and zero-carbon propulsion systems and technologies are incorporated as part of an integrated IMO strategy.

3 The IMO Strategy calls, inter alia, for consideration of '*research and development activities addressing marine propulsion, alternative low-carbon and zero-carbon fuels, and innovative technologies [with] an International Maritime Research Board to coordinate and oversee these R&D efforts*' as one of the candidate short-term measures (see paragraph 4.7.9 of the IMO Strategy) to be considered by the Committee. Note that the above mentioned International Maritime Research Board in the IMO Strategy is the same as the International Maritime Research and Development Board (IMRB) proposed in this document.

4 The development, scaling and application of new technologies are probably the most important steps needed to deliver the levels of ambition set by the IMO Strategy. The IMRB and its coordinated R&D programmes would help accelerate the development of low-carbon and zero-carbon emission technologies and fuel systems that are specifically tailored for maritime application, especially larger transoceanic ships. The IMRB and the specific R&D programmes it could support would be expected to help deliver substantial GHG reductions in the mid to long term, but discussions to establish the IMRB will need to occur in the short term if the expected benefits are to be achieved in the time period consistent with the IMO Strategy.

5 The co-sponsors recommend that one of the specific research items to be undertaken through the IMRB (in addition to its work on low-carbon and zero-carbon technologies) would be work to identify technical and operational innovations that may be undertaken to address and reduce the high transportation costs that exist for many Small Island Developing States (SIDS) and other remote locations.

6 This document has been developed by the co-sponsors as a follow-up to document ISWG-GHG 5/4/4. The ideas proposed in this document are intended to facilitate discussion about the IMRB concept which, if adopted, would allow the maritime sector to take collective responsibility for decarbonising international shipping. The concept outlined in this document is intended to provide the necessary structure, direction and funding for successful development of low-carbon and zero-carbon technologies and fuels that may be used across the world fleet to achieve the vision and objectives of the IMO Strategy. The amount of funding to be applied is specifically intended to help accelerate the necessary research and development work that will be critical to delivering this. Notwithstanding the concept outlined in this document, it is emphasized that responsibility for decarbonisation of the sector as a whole is not the sole responsibility of shipping companies, and must ultimately be driven by a broad set of stakeholders.

## Proposed IMRB Concept

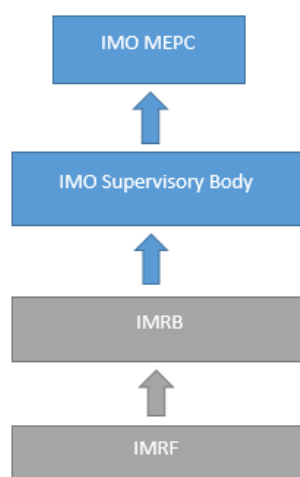
7 The IMRB would play a critical role in accelerating the development of low-carbon and zero-carbon emission CO<sub>2</sub> fuel systems and technologies for international shipping, with a negligible impact upon trade or the economic interests of IMO Member States.

8 With the support of the industry, the IMRB could be established by IMO relatively quickly, as a non-governmental research and development organisation which would report to IMO, together with a mechanism for providing the necessary core funding from *shipping companies* via a mandatory system of R&D contributions per tonne of marine fuel oil purchased for consumption by ships. To facilitate the involvement and active participation of other important stakeholders, the co-sponsors invite Member States to encourage and/or require other relevant stakeholders to participate and contribute to the International Maritime Research Board and its work. The IMRB may also require some grant recipients to contribute a defined percentage of funds (e.g. co-funding of a specific proposal) as a condition of grant approval, thereby expanding the pool of total resources available.

9 The IMRB would report to a body of representative IMO Member States established by the MEPC in order to provide oversight of its activities, including approval of the IMRB's budget. The supervisory body would report to the MEPC.

10 The IMRB concept would include three functional components:

- .1 International Maritime Research and Development Board (IMRB);
- .2 IMO 'supervisory body' (reporting to the MEPC) to provide oversight and approve the IMRB budget; and
- .3 International Maritime Research Fund (IMRF) that would provide industry financing for the IMRB and the research and development programmes it would undertake.



11 The IMRB would consist of two main elements, both financed from the budget set for the IMRB:

- .1 an IMRB Board of Directors that would oversee the work of the IMRB; and
- .2 a Secretariat, led by an Executive Director, that would include both professional and administrative staff to manage the substantive work of the IMRB, implementing its strategy and R&D programmes, and providing financial oversight and administration of the IMRF and the R&D contribution system.

12 It is envisaged that the IMRB and the IMRF might have a life of between 10 and 15 years. Once the MEPC has concluded that the IMRB has fulfilled its objectives, the IMRB and IMRF would be formally dissolved.

13 The co-sponsors do not consider the proposed IMRB concept to be a market-based measure (MBM). Neither is this proposal intended to frustrate or delay the development of an MBM should there be consensus for this among Member States. The intention is simply to accelerate development of low-carbon and zero carbon technologies and fuels for use in the commercial maritime sector. However, if this IMRB concept is taken forward by the Organization, it could potentially provide some of the architecture for the possible future development of a levy-based MBM for shipping, in a manner that would reduce the possibility of market distortion.

14 Most importantly, this proposal is considered an essential step in developing the necessary fuels and technologies that are critical to achieving the introduction of zero-carbon vessels (ZEVs) across the commercial maritime fleet, especially with regard to large transoceanic ships. If the IMRB concept is taken forward, the Committee would subsequently need to consider what regulatory measures or economic instruments may be appropriate to facilitate the transition from the carbon-based fuels and ships in today's fleet to a fleet made up of low-carbon and zero-carbon ships.

15 It is emphasized that a mandatory contribution system for shipping companies, established via amendments to MARPOL or another appropriate mechanism, will be vital for this concept to work. This is to ensure a level playing field and the maintenance of the necessary funding for the IMRB and its programmes. Without a mandatory mechanism, there would be no guarantee that every shipping company worldwide would contribute on a fair and equal basis.

16 Should the Committee choose to further consider and develop this proposal, the Committee would need to carefully consider what legal mechanism would prove most practical to establish and finance the IMRB. The co-sponsors believe that the IMRB may be established by adopting a new Chapter 5 outlining regulations for greenhouse gas reduction research and development under MARPOL Annex VI, but we also recognize that the Committee will want to carefully consider what mechanism is most appropriate.

### **International Maritime Research and Development Board**

17 The objective of the IMRB would be to accelerate the research, development and deployment of low-carbon and zero-carbon fuels, energy sources, propulsion systems and other new GHG reduction technologies that will be necessary to achieve the levels of ambition for 2050 and beyond set by the IMO Strategy. The IMRB would perform the necessary management responsibilities involved with directing an international research and development programme of this scale.

18 The IMRB would operate under a Charter approved by the MEPC that would set out the primary research and development objectives to be pursued and achieved, as well as critical principles, operating parameters and expectations for the IMRB. The Charter would also include the procedures for selecting the members of the IMRB Board of Directors and the Secretariat. Annex 1 of this document sets forth a possible draft Charter to provide an indication of what such a document may include, recognizing that the Charter would subsequently need to be further developed should Member States decide that this IMRB concept should be taken forward.

19 Consistent with the agreed Charter, the IMRB would undertake a broad spectrum of activities and management functions. Specific responsibilities would include:

- .1 development, direction, management and administration of an international maritime research and development strategy designed to promote the development of low-carbon and zero-carbon technologies and fuels for use across the maritime sector, including propulsion systems and fuels suitable for application in transoceanic commercial shipping;
- .2 identification, definition and ongoing refinement of the specific research priorities consistent with the mandate and Charter of the IMRB;
- .3 development of specific R&D programmes and request for proposals, review of proposals received, and decisions concerning specific project approval and funding;
- .4 consideration of changes and modifications to specific research and development objectives in light of project results, technology developments, and experience gained;
- .5 preparing a detailed budget and report each year for review and approval by IMO;
- .6 administering the collection of R&D contributions to the IMRF and the issuance of evidence of contributions having been made by shipping companies, both annually and immediately via an automated payments system;
- .7 management and administration of the IMRF including all relevant fiduciary responsibilities associated with the management, accounting, and investment of IMRF funds; and
- .8 providing regular progress reports, assessments, and recommendations to the new IMO supervisory body (reporting to the MEPC) that might be established for this purpose.

20 The IMRB would direct and manage research and development projects consistent with its mandate. Actual research projects would be undertaken through qualified third-party research institutions and other qualified entities. The research and development work would be subject to specific deliverables and constraints as per contract or specific binding grant conditions. In particular, these would require recipients of any funding to comply with appropriate intellectual property principles that would be developed as a guide for work undertaken as part of IMRB programmes or grants.

21 For the purpose of the proposal, "development" is intended to mean 'applied research' only. Although this work would include the development of working prototypes or, for example, addressing technical and safety issues associated with the bunkering, use and storage of new fuels, this would not include commercial development of relevant technologies and fuels, or taking new technologies to market. Commercial development of relevant technologies, fuels, and related infrastructure would be the responsibility of other stakeholders such as energy producers, ports, engine manufacturers and shipbuilders.

22 The composition of the IMRB Board of Directors will have to be agreed by the MEPC, with specific procedures to prevent potential conflicts of interest. It is envisaged that the IMRB Board of Directors would include non-governmental professionals with experience, inter alia, in research and development, shipping, shipbuilding, zero-carbon fuels, environmental energy policy, and other expertise relevant to the mandate of the IMRB.

### **IMO supervisory body**

23 IMO oversight of the IMRB and its work would be achieved through the establishment of a new IMO supervisory body composed of an appropriate number of IMO Member State representatives with support from the IMO secretariat.

24 The details concerning the composition of this IMO supervisory body and its relationship with the MEPC would be determined by IMO Member States. While the IMO supervisory body may be composed of a defined number of IMO Member State representatives, it could be open to participation by any Party to MARPOL Annex VI that wishes to contribute views and information relevant to the work of the IMRB.

25 The IMO supervisory body would meet on a periodic basis to perform its functions and provide oversight and advice to the IMRB.

26 Specific responsibilities of the IMO supervisory body would include:

- .1 general oversight and advice to the IMRB and its Board of Directors on the strategic direction and annual budget of the IMRB;
- .2 ensuring that the IMRB performs its duties and responsibilities consistent with the objectives set forth in the IMRB Charter;
- .3 approval of the overall annual operating budget for the IMRB after considering recommendations and other relevant information provided by the IMRB and its Board of Directors;
- .4 reviewing, or if necessary undertaking, independent financial audits of the IMRB concerning the management and administration of the IMRF and related investments to ensure that the IMRB fully meets its fiduciary responsibilities in managing the IMRF, including the accounting of funds expended for specific research and development programmes, grants, and other funding provided by the IMRB using IMRF funds; and
- .5 advising upon recommendations made by the IMRB to modify and adjust the IMRB research strategy and budget as appropriate in light of technological, scientific, and research developments.

27 While the IMO supervisory body would approve the annual operating budget of the IMRB and provide advice on its overall strategy, decisions on the funding of individual R&D projects should be the sole responsibility of the IMRB and its Board of Directors. This provision is intended to avoid potential politicization of project specific funding decisions, and to allow the IMRB to focus on achieving the specific technical objectives as defined by its Charter. The suggested draft Charter set out in annex 1 further elaborates on the role of the IMO supervisory body.

### **Funding the IMRB**

28 The funding of the IMRB would need to be sustainable with recurring income on an annual basis until the objectives of the IMRB have been met. This would be achieved through the establishment of an International Maritime Research Fund (IMRF) under the auspices of the IMRB.

29 The core funding of the IMRF would be provided via mandatory R&D contributions per tonne of fuel oil purchased for consumption. As noted in paragraph 8 of this document, the co-sponsors also invite Member States to encourage and/or require other relevant stakeholders to participate and contribute to the International Maritime Research Board and its work. Relevant stakeholders may include energy suppliers, marine engine companies, specialized research and development institutions, foundations, and other entities with substantial expertise relevant to the development of low-carbon and zero-carbon fuels and technologies in the commercial maritime sector.

30 Member State efforts to encourage or require other relevant stakeholders to participate in the formal work of the IMRB and to contribute to the financing of the IMRF would be expected to significantly expand the substantive expertise and financial resources available to the IMRB. Member State actions taken to expand involvement of key stakeholders can be expected to accelerate the ability of the IMRB to reach the goals set forth in the IMO Strategy and the objectives set forth in the draft Charter (see annex 1, Article 3 of this document).

31 All funds received would be held 'in trust' by the IMRF in order to conduct maritime R&D projects and would no longer belong to the individual companies or entities that had made the R&D contributions. As noted in paragraph 8, the IMRB may also require some grant recipients to contribute a defined percentage of funds (e.g. co-funding of a specific proposal) as a condition of grant approval, thereby expanding the pool of total resources available.

32 In order to expedite establishment of the IMRB and IMRF, the co-sponsors would be willing to help develop a fully automated system, allowing ships to make R&D contributions directly to IMRF accounts established for each ship (matching their IMO number).

33 There would need to be a brief trial period following the official establishment of the IMRF and before evidence of shipping companies having made R&D contributions became mandatory, in which monies were not actually transmitted, in order to identify and address any potential problems with the functioning of the system.

34 It is also anticipated that the IMRF would accrue interest which would be used to support the work of the IMRB.

35 To achieve the goals established by the IMO Strategy, the IMRB would require significant funding capable of supporting numerous research and development projects to be undertaken by multiple research institutions and other qualified entities around the world. While a substantial sum of money would be necessary to support the R&D projects of the IMRB, the quantum of the R&D contribution per tonne of fuel oil required could be relatively

modest and would be approved by the MEPC. This should ensure that any impacts on trade and the economic interests of Member States are negligible. Annex 2 of this document provides an initial impact assessment on States for this proposal consistent with the guidance contained in MEPC.1/Circ.885.

36 The co-sponsors estimate that roughly five billion US dollars in core funding is needed over the life of the IMRB and IMRF to fund the necessary research and development work supported by the IMRB. The five billion US dollar figure is based on a preliminary analysis of what research and development work activities could be undertaken at this level of funding. See document MEPC 75/INF.5 for a copy of the relevant study. Over a 10-year period, this means that approximately five hundred million US dollars per year would be needed to fund the IMRB.

37 Based on the assumption that the total fuel consumption of international shipping, before the introduction of zero-carbon fuels, will continue to be at least 250 million tonnes per annum, the co-sponsors propose that the quantum of the R&D contribution would be set by the MEPC at two US dollars per tonne of marine fuel purchased for consumption.

38 As a matter of principle, a lower R&D contribution per tonne would be set for alternative low-carbon fuels and energy sources, or those with lower GHG emissions than conventional fuel oil.

39 Figure 1 provides a short graphic illustration of how the IMRB and IMRF contribution system would work. Further detail is provided in paragraphs 40 – 64 of this document.

#### **How the mandatory R&D contribution system would work**

40 Mandatory statutory certification would be used to demonstrate compliance. A ship would be required to demonstrate that the necessary R&D contributions had been made to the IMRF, commensurate with the ship's annual fuel purchased for consumption, as verified by the flag State. The existing IMO Fuel Oil Data Collection System (DCS) could be used to verify the amount of this contribution. The co-sponsors recognize, however, that ships below 5,000 GT are not currently required to report data to the IMO DCS and it may therefore be necessary to consider how to verify contributions from ships below 5,000 GT.

41 Each shipping company would be required to make the necessary contribution directly to the IMRF for each ship it has assumed responsibility for under the International Safety Management (ISM) Code, regardless of the flag State. In the case of ships registered with non-Parties, the principle of 'No More Favourable Treatment' would need to apply, with flag State certificates of all visiting ships checked by port State control authorities.

42 Each shipping company would be responsible for transmitting the R&D contributions to the IMRF for its ships on a mandatory basis as required by an amendment to Annex VI of MARPOL or other legal mechanism deemed appropriate by the Committee. The co-sponsors emphasize that the R&D contribution per tonne of fuel oil must be regarded as an integral part of the cost of any fuel purchased for consumption. This is to ensure that if an entity other than the shipping company (such as a charterer) is responsible under commercial contract or charter party for paying or reimbursing the cost of fuel this entity shall also be responsible for the cost of the contribution to the IMRF. In order for the IMRB concept to be taken forward, the importance of addressing this issue is strongly emphasized.

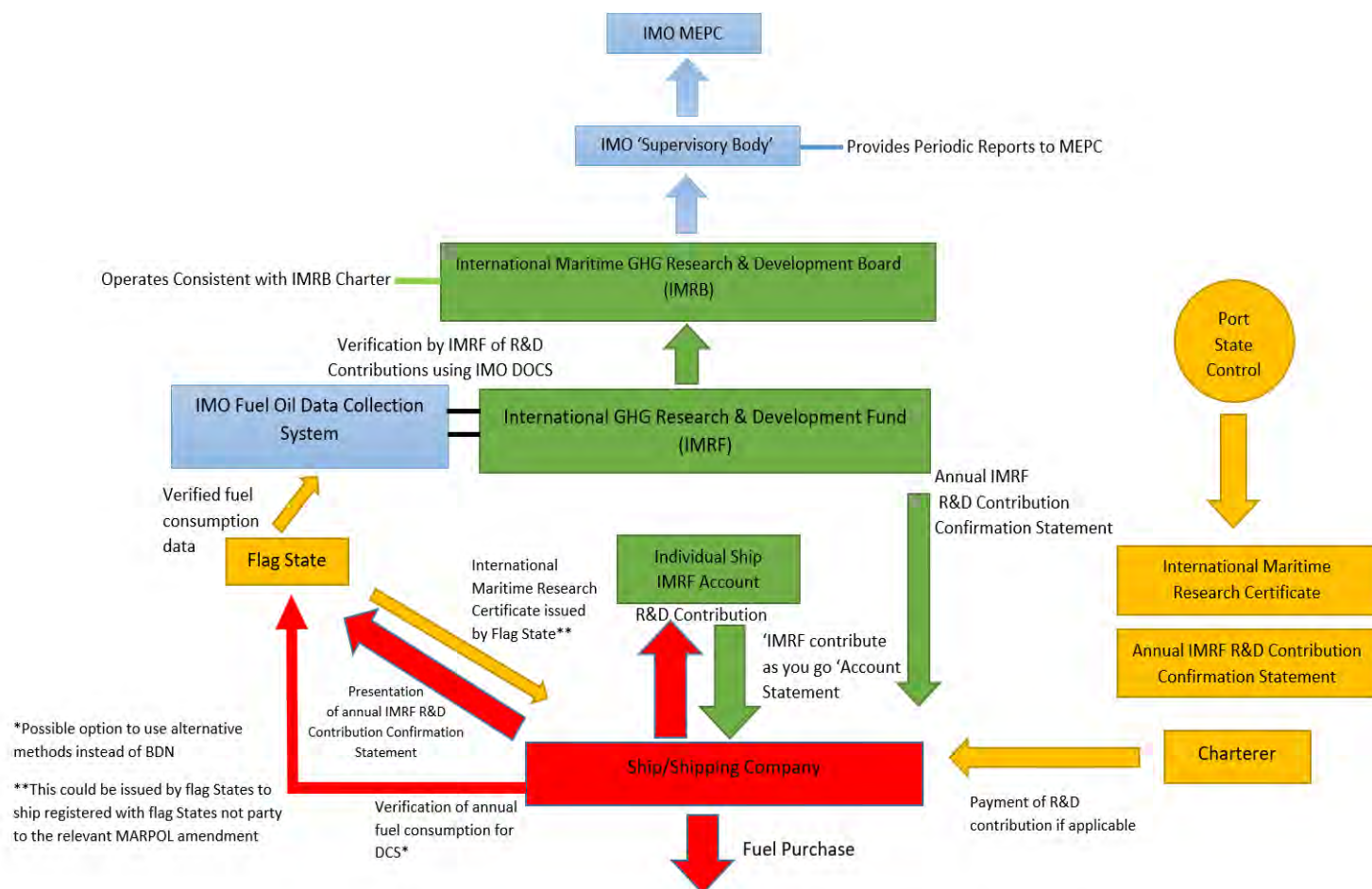


Figure 1 Graphic illustration of how the IMRB and IMRF contribution system would work

43 The shipping company (as defined by the ISM Code) would have the responsibility for providing evidence to the flag State of transmitting the required R&D contributions to the IMRF for its ships.

44 The IMRF would use data submitted to the IMO Fuel Oil Data Collection System (IMO DCS) to verify the R&D contributions to the IMRF made for individual ships were correct, while maintaining the confidentiality of individual ships' data.

45 The IMRF would issue documentary evidence to the shipping company that the required contribution has been made for the ship. Upon receipt from the company of an Annual IMRF R&D Contribution Confirmation Statement, the flag Administration (or authorized Recognised Organization) would issue an official International Maritime Research Certificate to the ship confirming that required R&D contributions had been made during the previous calendar year.

#### Transmission of R&D contributions to the IMRF

46 Every ship (including ships registered with non-Parties to MARPOL Annex VI) would have an IMRF Account provided by the IMRF, identified by the ship's IMO number. Safeguards would be developed to prevent accidental double payment.

47 On receipt of an R&D contribution, an automated IMRF system would immediately provide an IMRF Account Statement to the shipping company.

48 The IMRF Account Statement would show the R&D contributions against the amount of fuel purchased, corresponding to the Bunker Delivery Note (BDN) for the fuel purchased. This would also serve as evidence of transmission of the R&D contribution to the IMRF by the shipping company if it needs to be recovered from another commercial entity such as a charterer.

49 R&D contributions would need to be transmitted by the shipping company directly to the IMRF either:

- .1 on a 'contribute as you go' basis (i.e. within three months of the bunker fuel purchased for consumption as shown on the BDN), or
- .2 on an annual basis.

The main benefit of contributing on an 'as you go' basis is that this will facilitate reimbursement to the shipping company from third parties, such as charterers, that might ultimately be contractually responsible for paying for the cost of the fuel and the required R&D contribution.

50 Direct R&D contributions by the shipping company to the IMRF are essential for the concept to work and to minimize inefficiencies within the system for transmitting all of the R&D contributions to the IMRF for use by the IMRB. R&D contributions cannot be made via bunker suppliers or with the involvement of non-maritime authorities, as this would lead to significant complications and difficulties in enforcement and administration of the system. It could also lead to market distortion in the case of bunker suppliers located within countries which were not Parties to the new IMO regulation. Requiring R&D contributions to be made to the IMRF via flag States would also be too complex and could potentially lead to taxation and hypothecation issues with national administrations. For these reasons, the proposed funding mechanism is premised on R&D contributions being transmitted directly by shipping companies to the IMRF.

### **Verification of R&D contributions**

51 Ships would be required by a new regulation to hold a flag State certificate confirming that the necessary R&D contributions had been made. In addition, the IMRF itself would verify that required contributions had been made, using data within the IMO DCS.<sup>1</sup> This should simplify the necessary regulations by building on the existing responsibilities of flag States with regard to the IMO DCS.

52 The IMRF would prepare an Annual IMRF R&D Contribution Confirmation Statement which would be sent directly to the shipping company for each of its ships. This would confirm that the R&D contributions made by the shipping company during the previous calendar year correspond with the verified fuel oil consumption data submitted to the IMO DCS by the flag Administration. The Annual Statement would only be issued after the IMRF has confirmed that the contributions are commensurate with the data recorded by the IMO DCS.

53 In the event of any discrepancy with the IMO DCS, the IMRF would either issue a rebate or invoice the shipping company for any shortfall and collect the outstanding amount before issuing the Annual IMRF R&D Contribution Confirmation Statement.

---

<sup>1</sup> The IMO Fuel Oil Data Collection System allows Bunker Delivery Notes, received at the time of purchase, to serve as a proxy for recording consumption, although other methods can also be used.

54 Allowing time for the resolution of any discrepancies, the Annual IMRF R&D Contribution Confirmation Statement could be issued to the shipping company for each of its ships within an agreed period (e.g., before 1 June each year) and presented by the shipping company to the flag State. However, most of these statements could be issued earlier in the year to facilitate issuance of flag State certificates and avoid logjams.

55 The flag Administration (or delegated Recognized Organization) would then issue an official International Maritime Research Certificate to the ship, confirming that required R&D contributions had been made during the previous calendar year. Allowing time for the verification process by the IMRF, this flag State certificate might normally be valid for the same 12-month period (e.g. 1 September to 30 August).

56 The flag State International Maritime Research Certificate would form part of the ship's statutory certification.

57 To ensure uniform global implementation and compliance, the system would need to be overseen by flag State administrations, supported by port State control (PSC) authorities when carrying out inspections. PSC authorities could then check that the ship has an up-to-date International Maritime Research Certificate issued by the flag State confirming that required contributions have been made during the previous calendar year.

58 PSC authorities would be entitled to check that R&D contributions have been made regardless of whether the ship is registered with a flag State Party to MARPOL Annex VI, consistent with the principle of 'No More Favourable Treatment'.

59 Applicable guidance for the new regulations would need to include appropriate provisions for instances where ships change flag State or company during the annual verification period.

### **Ships registered with Non-Parties**

60 Shipping companies with ships registered with a non-Party would need to be able to transmit the necessary contributions to the IMRF. In the case of ships registered with flag States that are not Parties to MARPOL Annex VI, IMO has agreed that Recognized Organizations can verify and submit fuel oil data to IMO for inclusion in the DCS on behalf of such ships.

61 Such ships should be allocated an IMRF Account and be issued by the IMRF with 'contribute as you go' statements of receipt, and an Annual IMRF R&D Contribution Confirmation Statement in the same way as other ships. The status of the IMRF as a non-governmental research and development fund should help to facilitate the participation of all ships in the system regardless of the flag State.

62 It should be noted that IMO Member States which have ratified the IMO liability Conventions have been willing to issue certificates to ships registered with flag States that have not ratified these Conventions. This should also be possible with respect to issuing the International Maritime Research Certificate.

### **Implementation of the IMRB**

63 Implementation of this proposal would be done through amendments to MARPOL Annex VI or another legal mechanism as deemed appropriate by the Committee. The Committee would also develop accompanying resolutions and/or guidelines that are deemed necessary. These instruments would need to address the following:

- .1 establishment of the IMRB and the IMRF and their relationship with IMO;
- .2 the quantum of the *mandatory* R&D contribution by ships per tonne of fuel oil purchased for consumption;
- .3 the expectation that contributions would be made by other stakeholders and ensuring a means for facilitating such contributions to the IMRB;
- .4 arrangements for approval by IMO of the budget for the IMRB, based on data for total fuel consumption by the world fleet provided by the IMO DCS<sup>2</sup> and additional contributions by other stakeholders;
- .5 a mandatory requirement for ships to carry a valid International Maritime Research Certificate, issued by, or on behalf of, the flag State, confirming that required R&D contributions have been made to the IMRF during the previous calendar year;
- .6 provisions for ships entering or leaving service part way through the year;
- .7 a mechanism for IMO to transfer individual ships' annual fuel oil consumption data to the IMRF, as recorded in the IMO DCS, whilst preserving the confidentiality of such data;
- .8 a stipulation that although the shipping Company (as defined by the ISM Code) would be legally responsible for transmitting the R&D contribution to the IMRF, the R&D contribution per tonne of fuel oil must be regarded as an integral part of the cost of any fuel purchased for consumption and that it is the commercial entity responsible for paying for the fuel which is responsible for the cost of the R&D contribution;
- .9 port State control measures and provisions regarding application of the 'No More Favourable Treatment' principle to ships registered to non-Parties to the new regulation;
- .10 treatment of ships of under 5,000 GT (depending on the nature of the provisions which may need to be developed for smaller ships); and
- .11 provisions that enable the IMRB and IMRF to be phased down and dissolved once the MEPC has concluded that the IMRB has fulfilled the objectives set forth in its Charter.

64 Those elements listed above which are not included in the IMO legal text should be addressed in an MEPC resolution or guidelines, as may be appropriate.

### **Conclusion and proposed way forward**

65 This proposal is intended to facilitate discussion among governments and other stakeholders about the development of a measure that could prove to be one of the most critical actions in the IMO GHG strategy, enabling the IMO and industry to meet the 2050 GHG reduction target established in the IMO Strategy and to move as soon as possible to low-carbon and zero-carbon fuels and technologies. This proposal outlines a possible

---

<sup>2</sup> This would need to take account of what might be decided regarding the treatment of ships below 5,000 GT which are currently not covered by the IMO DCS.

framework for how an *International Maritime Research and Development Board* (IMRB) could work to achieve that objective, recognizing that the details would inevitably require further development should these ideas be taken forward by the Committee.

66 In order to ensure that essential research and prototype development of low-carbon and zero-carbon fuels and technologies commences as soon as possible, the co-sponsors are of the view that this programme would need to be in place by 2023. Therefore, to achieve this objective, the co-sponsors suggest that the International Maritime Research and Development Board proposed in this document be discussed at MEPC 75 with a view toward providing comments and views on the general acceptability of the concept of the IMRB/IMRF. The co-sponsors fully recognize that MEPC 75 will appropriately devote considerable attention to agreement on appropriate measures to reduce emissions in the existing fleet. Recognizing the critical need to accelerate the development of low-carbon and zero-carbon technologies and fuels, the co-sponsors also believe that the Committee should provide time for an initial, general discussion of this proposal at MEPC 75 with a view to more detailed, substantive discussions at MEPC 76.

#### **Action requested of the Committee**

67 The Committee is invited to consider this document, in particular, the conclusion and the proposed way forward in paragraphs 65 and 66, and take action as appropriate.

\*\*\*



## ANNEX 1

### Possible draft Charter

#### Applicable to the International Maritime Research and Development Board (IMRB) and the International Maritime Research Fund (IMRF)

##### Introduction/Preamble

Whereas:

- The *Initial International Maritime Organization (IMO) Strategy on Reduction of Greenhouse Gas (GHG) Emissions from Ships* calls for GHG emissions from international shipping to peak as soon as possible and to reduce the total annual GHG emissions from shipping by at least 50% by 2050 when compared to 2008 levels, while phasing out GHG emissions as soon as possible in this century on a pathway consistent with the Paris Agreement temperature goals.
- The *Initial IMO Strategy on Reduction of GHG Emissions from Ships* explicitly recognizes the need for new research and development activities addressing marine propulsion, alternative low-carbon and zero-carbon fuels, and innovative technologies to further enhance the energy efficiency of ships, and recognizes the concurrent need to establish an *International Maritime Research and Development Board* to coordinate and oversee these R&D efforts.
- These ambitious goals will require the accelerated development and deployment of low-carbon and zero-carbon fuels, propulsion systems, and related technologies specifically to meet the unique power demands that make up the broad spectrum of shipping activity in the commercial maritime sector.
- Consequently, this document sets forth the mandate, responsibilities, and associated provisions necessary to establish an *International Maritime Research and Development Board* (IMRB) whose purpose is to establish an international maritime research and development programme specifically devoted to research and development of low-carbon and zero-carbon technologies suitable for application in the commercial maritime sector as well as proper administration of all available funds. It is emphasized that responsibility for decarbonisation of the maritime sector as a whole is not the sole responsibility of shipping companies and must ultimately be shared by other stakeholders.

##### Article 1 Establishment

1. The *International Maritime Research and Development Board* is established in [insert relevant geographic location] and is registered as ... consistent with the [insert relevant legal authorities governing the establishment of a non-profit organization in the relevant jurisdiction].
2. An International Maritime Research Fund (IMRF), specifically created for the collection of funds for the IMRB, and to be overseen by and subordinate to the IMRB, shall be established.

3. The IMRB and the IMRF are established pursuant to regulations ..., as amended and adopted. *[This particular provision will be dependent on what specific legal mechanism the Committee deems appropriate to establish the IMRB and IMRF.]*

## *Article 2* **Mandate**

1. The mandate and purpose of the *International Maritime Research and Development Board* (IMRB) is to establish, oversee, and fund an international research and development programme designed to identify low-carbon and zero-carbon fuels, propulsion systems, and related technologies for use in commercial maritime service.

2. The IMRB and its programme shall support research and development projects that accelerate the development and deployment of low-carbon and zero-carbon fuels, marine propulsion systems, and related technology and design advancements. Low-carbon and zero-carbon fuels and technologies are non-fossil-based fuels and technologies that produce near-zero or zero-carbon emissions when evaluating the full life cycle production of a given fuel or technology.

3. The IMRB and its programme shall develop a portfolio of research and development projects that pursue low-carbon and zero-carbon fuels and technologies that reflect the differing demands that are inherent to a broad spectrum of shipping activity including large transoceanic ships, smaller short-sea ships, passenger ships, and the major ship types that constitute commercial maritime trades. This portfolio shall include research, development, and demonstration projects that seek to identify and develop low-carbon and zero-carbon fuels and technologies which are not yet available for commercial deployment on most ship types.

4. While the primary mandate of the IMRB is focused on identifying low-carbon and zero-carbon fuels and technologies, the IMRB shall also consider co-benefits. Consequently, the IMRB will consider and encourage development of fuels and technologies that also minimize harmful emissions such as oxides of nitrogen, SO<sub>x</sub>, particulate matter, black carbon, and other emissions and discharges considered harmful to the environment.

5. The IMRB may exercise its discretion to also pursue mixed-fuel (e.g., hybrid fossil and non-fossil fuel) projects if such projects are considered to be important pathways in facilitating the transition to low-carbon and zero-carbon fuels and technologies.

6. The IMRB's research and development efforts may include field demonstrations of promising technologies, fuels, and marine propulsion systems with the aim of catalyzing the conditions that will lead to low-carbon and zero-carbon systems that are commercially available and economically and technically viable for use across a wide range of ship types used in the commercial maritime sector.

7. When the IMRB determines and IMO agrees that low-carbon and zero-carbon fuels, propulsion systems, and technologies can be made available across the maritime sector, the mandate shall be considered to have been met.

*Article 3*  
**Objectives**

1. The primary objective of the IMRB is to meet the above mandate through the funding and management of research and development projects that support development of low-carbon and zero-carbon fuels, marine propulsion systems, and related technologies for use in the commercial maritime sector.
2. The IMRB shall pursue the most cost-effective low-carbon and zero-carbon fuels and technologies.
3. The IMRB shall also seek to foster international cooperation and collaboration among the recipients of its grants and contracts and other interested parties to maximize the productivity and progress of research and development projects. In this context, the IMRB shall work to disseminate knowledge gained from funded projects to assist global efforts to decarbonize shipping and help support the transition from fossil fuel use in shipping in both developed and developing countries, particularly SIDS and LDCs.
4. The IMRB shall promote, fund, and evaluate low-carbon and zero-carbon fuels and technologies that can be applied in different ship types to ensure that research and development investments are made in those areas of commercial maritime shipping that are critical to achieving the objectives outlined in the IMO GHG Strategy. In this context, the IMRB work programme needs to give appropriate priority to identifying low-carbon and zero-carbon fuels and technologies that are workable for transoceanic ships.
5. The IMRB shall include a research work stream that will explore technical and operational innovations that could contribute to reducing transport costs to Small Island Developing States and other remote locations.
6. Among its research and development initiatives, the IMRB shall include funding to develop and construct fully functioning prototypes. The IMRB may also fund projects to develop prototype ship-to-shore infrastructure designs to facilitate practical and economical fueling of ships. Such projects will be limited to prototype development and shall not be expanded to include commercial infrastructure construction and shipbuilding.
7. The IMRB shall achieve these objectives in a manner that is transparent, credible, and trusted, while remaining aligned with the Objectives of the IMO GHG Strategy.

*Article 4*  
**Management and Organization of the IMRB and IMRF**

1. The IMRB shall be composed of the IMRB Board of Directors, an Executive Director, Chief Financial Officer, Technical Research Officer, General Counsel, and other professional and administrative staff to perform the managerial functions and responsibilities necessary to the successful operation of the IMRB and the IMRF (see figure 1 which is appended to this document).
2. The IMRF will provide the financial resources necessary to support the programmatic work of the IMRB including grants and contracts to qualified research and development institutions and other qualified parties performing work as directed and authorized by the IMRB. The IMRF will also provide the necessary financial resources to support the IMRB Secretariat including salaries, office space, and all other related expenses. The management of the IMRF and related fiduciary responsibilities will be conducted by the Chief Financial Officer (CFO). The CFO and financial staff managing the IMRF, as well as the IMRF itself will be an integral component of the IMRB Secretariat.

3. The Board of Directors shall consist of [11] individuals, including a Chairperson, who are non-governmental professionals with extensive experience and recognized expertise in one or more of the following fields: research and development, shipping, shipbuilding, low and zero-carbon fuels and technologies, environmental policy, energy policy and other expertise relevant to the mandate of the IMRB.

4. The term lengths for the Board of Directors shall be initially staggered, with four members serving one-year terms, four members serving two-year terms, and three members serving three-year terms. The standard term length after each initial term shall be three years, and Board Members will be able to serve a maximum of two terms. To serve a second term a Board Member must again be nominated and selected via the same process that a new nominee would face. Using this process, each year, approximately one-third of the Board's seats shall rotate to new nominees, or in some cases, will be retained for a Board Member's second term. Consequently, the Board of Directors will always have members with sufficient IMRB-specific experience.

5. The initial Chairperson of the Board will be selected by the IMO Secretary General from a list of candidates provided by the IMRB Nominating Committee. The remaining [10] initial IMRB Board Members will then be selected by the Chairperson from a list of candidates named by the IMRB Nominating Committee.

6. The IMRB Nominating Committee shall be composed of [13] members. Of these [13] members, [7] shall be from the shipping industry, [3] shall be government representatives, and [3] shall be from academia and environmental NGOs. The IMRB Nominating Committee may utilize professional assistance for nominating prospective Board Members consistent with paragraph 7 below. Once the IMRB Board of Directors has been established, subsequent nominations to ensure continuity of the Board (consistent with the term lengths outlined in paragraph 4) shall be made by the IMRB Nominating Committee with the approval of the IMRB Board of Directors. Interviews and other evaluations may be performed as the IMRB Nominating Committee, Executive Director, and IMRB Board of Directors deem appropriate.

7. The IMRB Nominating Committee shall ensure that nominees for the IMRB Board of Directors are non-governmental professionals with experience, inter alia, in: research and development, shipping, shipbuilding, low-carbon and zero-carbon fuels and technologies, environmental policy, energy policy and other expertise relevant to the mandate of the IMRB. Specific criteria and guidance outlining expertise and experience are set forth in Appendix *[to be developed]*.

8. The Board of Directors shall be responsible for making high-level decisions concerning strategy and management of the IMRB. These responsibilities shall include: development of specific R&D needs, providing guidance to the Executive Director, and identification, definition, and ongoing refinement of the specific research priorities consistent with the mandate of the IMRB.

9. The IMRB Board of Directors shall have the authority to set its own processes and procedures for reviewing and evaluating proposals on an individual and/or group basis, and shall have the final say on approval of grants and contracts that have been recommended to it by the IMRB staff.

10. The Board of Directors may, if appropriate, recommend an increase or decrease in the funding of the IMRB should the Board of Directors conclude that the amount of funding currently authorized warrants adjustment.

11. The Chairman of the Board shall rotate every [2-4] years. The initial term of the inaugural Chairman should be [...] years.
12. The Chairman of the Board's responsibilities shall include convening and leading meetings of the IMRB Board of Directors and assisting the Executive Director in communications with the IMO Oversight Body and other parties as appropriate.
13. With respect to the initial establishment of the IMRB, the Board of Directors shall select an IMRB Executive Director and Chief Financial Officer from a list of candidates provided by the IMRB Nominating Committee. Following a rigorous interview process, the Board of Directors shall select the most qualified person for the respective positions. Subsequent Executive Directors and Chief Financial Officers will be chosen by the IMRB Board of Directors.
14. The responsibilities of the IMRB Executive Director shall include overall management and direction of the IMRB and the IMRF. The Executive Director and Chairman of the Board of Directors shall be responsible for presenting the annual operating budget to the IMO Oversight Body and reporting on the IMRB's work and progress to the IMO Oversight Body, MEPC, and other bodies, as appropriate.
15. The Chief Financial Officer (CFO) shall oversee the management of the IMRF, the operating budget of the IMRB, and financial management of the programmatic contracts and grants, and all related fiduciary obligations consistent with the budget approved by the IMRB Board of Directors and the IMO Oversight Body. The CFO reports to the IMRB Executive Director and shall regularly advise on the management of the IMRF, contributions to the IMRF, and other aspects of the IMRF and IMRB as the Board of Directors sees fit.
16. The IMRB Executive Director shall hire a Technical Research Director to administer and oversee the strategic research initiatives of the IMRB and provide technical advice to the Executive Director and the IMRB Board of Directors. The Technical Research Director shall report to the Executive Director.
17. The IMRB Executive Director, with the approval of the Board of Directors, shall consider qualified candidates and make a selection for the position of General Counsel. The General Counsel will provide legal counsel to the Executive Director, Technical Research Director, and the IMRB Board of Directors. In addition, the General Counsel will be responsible and have authority to oversee all matters where a conflict of interest may arise. In this context, the General Counsel shall review and have access to all administrative and managerial reports regarding the IMRF, funding awards, hiring procedures, hiring decisions, nominations and appointments to the IMRB Board of Directors, and other areas of the IMRB as necessary to ensure that there are no conflicts of interest. Any conflicts of interest identified shall be reported to the Board of Directors by the General Counsel in a timely manner.
18. The IMRB Chairman of the Board of Directors, Executive Director, Technical Research Director, and Chief Financial Officer, as appropriate, shall present regular reports on the management and status of the research and development programme, the IMRF, and related matters to the IMO Oversight Body.
19. The IMRB Executive Director [with the approval of the Board of Directors] shall have the authority to hire professional and administrative staff as is necessary to ensure the smooth and efficient operation of the IMRB and IMRF. The Executive Director shall also have the authority to delegate specific managerial authorities as he or she deems necessary.

*Article 5*  
**Conflict of Interest Provisions**

1. The selection of the IMRB Board of Directors, Executive Director, Chief Financial Officer, the Technical Research Director, and the General Counsel (hereafter referred to as the IMRB Officers) shall be subject to strict conflict of interest provisions to ensure that the management, direction and decision-making within the IMRB and IMRF are undertaken in a manner that is free of political and commercial conflicts of interest or the appearance of such conflicts. It is critical that nominees for IMRB Officers are free from notable conflicts of interest, both commercial and political. Therefore, any nominee should be vetted in light of specific criteria identified in Appendix [ ], and subject to review and approval of the IMRB General Counsel.
2. The IMRB Officers and the performance of their responsibilities shall be subject to a defined set of conflict of interest provisions as set out in Appendix [ ] of this document.

*Article 6*  
**Acquisition and Management of Resources**

1. The International Maritime Research Fund (IMRF) shall be financed via mandatory contributions, on the basis of fuel oil purchased for consumption by each ship subject to the regulation[s] as approved by IMO. The fee per tonne of fuel oil purchased for consumption shall be established in consideration of the needs of the IMRB, while taking into account the total fuel consumption of the world fleet as determined by the IMO Data Collection System (DCS). The specific fee shall be subject to IMO approval.
2. A process for submitting both required and voluntary contributions as well as a detailed accounting system shall be created and maintained by the staff of the IMRB.
3. IMRF accounts shall be created for individual ships subject to the regulation, identified by the ship's IMO number. Contributions shall be paid to their respective accounts directly via an automated system for increased efficiency.
4. The IMRB staff shall use the existing IMO Fuel Oil Data Collection System to verify that the contributions have been made as required.
5. The IMRB shall issue documentary evidence in the form of quarterly and annual IMRF contribution statements to Flag states, with a copy sent to each respective shipowner, as evidence that the required contributions have been made for every ship. Upon receipt of this statement, Flag states can then issue the required *International Maritime Research Certificate*, valid for the next year.
6. Issuance of the certificate for each year shall be subject to a ship fully meeting its required contributions for the previous year.
7. The contributions to the IMRF should be treated as a component of the cost of marine fuel, and thus the commercial entity ultimately paying for the fuel should also pay for the cost of the contribution, although the responsibility of transmitting payment to the Fund itself and maintaining compliance so as to receive an annual certificate rests with the shipowner.
8. Ships registered with non-parties will also have an IMRF Account linked to their IMO number, and will be required to contribute along with all others, per the principle of 'No More Favourable Treatment'. Non-party ships shall carry a statement of compliance by their Administration/RO that they have contributed full and final for the previous year.

9. Payment may be made on a 'contribute as you go' basis (submitted within three months of purchasing fuel) or through a single annual payment for the preceding year.
10. Interest gained from the IMRF being held in trust shall be used to support the work of the IMRB.
11. The IMRF shall be managed by the Chief Financial Officer.
12. Consistent with the budget approved by the IMRB Board of Directors and the IMO Oversight Body, the IMRB Executive Director shall possess the authority to approve contracts, purchases, and other actions necessary for the effective operation of the IMRB and IMRF. Contracts and grants relating to specific research and development projects require approval of the IMRB Board of Directors and are subject to the provisions specified under Article 7.

#### *Article 7*

### **Administration of Grants and Contracts**

1. A system shall be established and put in place by the IMRB, in which qualified applicants may submit proposals for research and development projects as requested by the IMRB through a "*Request for Proposal*" (*RFP*), solicitation of contract proposals, or through other mechanisms as deemed appropriate by the IMRB Executive Director. The IMRB will also develop a process and criteria for reviewing unsolicited proposals consistent with *Article 3* of this document.
2. The IMRB professional staff shall review proposals based on their merit, feasibility, proposed cost, and scientific and technical potential.
3. In reviewing proposals, as well as research and development work performed or currently in progress, the IMRB staff may utilize appropriate peer review measures and engage external consultants with appropriate technical expertise to determine the scientific merit and feasibility of proposals, and to assess progress made in the case of existing work projects.
4. Those proposals considered to have the most merit shall be recommended to the IMRB Board of Directors for final review and determination of whether to approve the work, the duration of the work project, and the specific level of funding to be approved. Decisions concerning grants and contracts made by the IMRB Board of Directors shall require the affirmative support of a majority of the Board Members that are eligible and participating when voting on a given motion. If a given Board Member or Members have been determined to have a potential conflict of interest on a specific proposal, that Board Member(s) will be excluded from voting or otherwise participating in the Board's discussion of the specific proposal under consideration.
5. The IMRB and its Board of Directors shall consider, inter alia, the following criteria during its evaluation and assessment of specific project proposals:
  - potential to meet the low-carbon and zero-carbon objectives identified in Article 3 of this Charter;
  - energy density, feasibility, and potential to be applied in specific maritime ship types and trades, including the spatial and energy demands of transoceanic voyages;
  - safety considerations that examine risks to the ships' crew, shore-side personnel, and relevant risks to the general public;

- co-benefits with respect to other important air emissions such as NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub>, PM, BC, VOCs, etc.;
- can the specific fuel or technology be used with existing internal combustion two-stroke, slow speed engines? If not, does the project provide an appropriate evaluation of the relevant considerations for ship design, materials science, and the overall engineering of relevant systems as applicable to one or more ship types;
- potential to be used in conjunction with existing bunkering infrastructure;
- impacts on competition and maintenance of a level playing field, in particular, avoidance of grants being made directly to shipowners, shipyards, energy producers, or other parties that might cause market distortion; and
- specific project proposal criteria as specified by the IMRB.

6. All research and development grants and contracts shall be subject to the grantee's acceptance of specific terms to be established by the IMRB, including, but not limited to:

- a. The intellectual property policy for all grants and contracts shall be as follows: All research and development grants and contracts shall be subject to the grantee's acceptance of specific terms concerning intellectual property rights associated with inventions arising from the grant or contract. These terms, which shall be determined by the IMRB, shall be designed to further two equally important purposes:
  - to encourage broad participation in the work funded and directed by the IMRB by providing grantees an opportunity to obtain intellectual property rights in the results of work funded by the IMRB, and
  - to ensure that the intellectual property associated with discoveries and knowledge created by work funded by the IMRB is available for incorporation into inventions and derivative works created by parties other than the grantees performing the work leading to such discoveries and knowledge.
- b. The objectives specified in 6a shall be fulfilled by the IMRB through grant conditions that may include, inter alia, a requirement that all utility patents and utility patent applications claiming inventions made pursuant to an IMRB grant or contract shall be licensable to anyone in the world on Fair, Reasonable, and Non-Discriminatory (FRAND) terms, so that such inventions can be widely adopted by the international community.
- c. Grantees or contractors shall provide regular updates on substantive progress made and use of funds provided to date.
- d. Grantees or contractors shall return unused funds (if any remain) at the completion of the proposed project to the IMRB, which shall then deposit such remaining funds back into the IMRF, and

- e. The IMRB shall be authorized to terminate a given work project and its funding if in the judgement of the IMRB Board of Directors the recipient has failed to satisfactorily perform the stipulated work in a timely manner or has failed to properly account for or manage IMRB funds. The IMRB will hold the sole authority to terminate funding of a given work project.

7. Contracts and other payments (e.g. salaries, office space, and other expenses) that are primarily related to internal management and administrative responsibilities of the IMRB may be approved by the Executive Director. The Executive Director may also delegate such approvals to the Chief Financial Officer.

#### *Article 8* **Supervision and Oversight by IMO**

1. IMO shall have oversight authority, via a specific entity to be created for such a purpose, over the IMRB.

2. The oversight body shall meet on a periodic basis to perform its functions and provide supervision and direction to the IMRB. Its responsibilities shall include:

- a. providing general oversight and advice to the IMRB and its Board of Directors on the strategic direction and budget of the IMRB;
- b. ensuring that the IMRB performs its duties and responsibilities consistent with the objectives and mandate set forth in this Charter;
- c. advising upon recommendations made by the IMRB to modify and adjust the IMRB research strategy and budget as appropriate in light of technological, scientific and research developments;
- d. reviewing and approving the IMRB's annual operating budget after considering recommendations and other relevant reports and information provided by the IMRB and its Board of Directors. In the event that the IMO Oversight Body does not approve the proposed annual operating budget, the IMRB shall prepare a modified budget within 45 days of the initial decision; and
- e. reviewing, and, if necessary, undertaking independent financial audits of the IMRB concerning the management and administration of the IMRF and related investments to ensure that the IMRB fully meets its fiduciary duties in managing the IMRF, including the accounting of funds expended for specific research and development programmes, grants, contracts and other funding provided by the IMRB using IMRF funds.

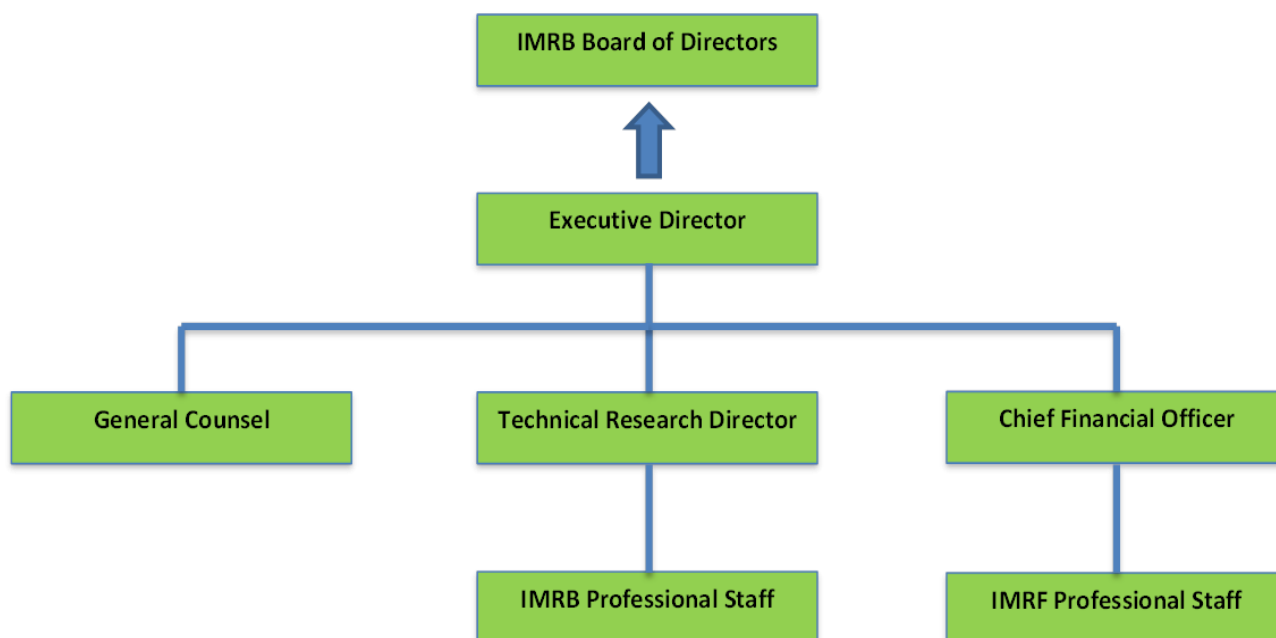
3. The IMO Oversight Body shall receive regular reports on project progress and updates, as well as reports on the IMRF and its stability, performance, and any other related issues.

4. The IMO Oversight Body shall not have the authority to make decisions on the funding of individual R&D projects; rather, these decisions will be the sole responsibility of the IMRB and its Board of Directors.

*Article 9*  
**Dissolution**

1. As stipulated in regulation [ ], and after an operational period of twelve years, beginning on the date that this [Chapter] enters into force, mandatory contributions to the IMRF shall cease. Once mandatory contributions cease, the IMRB shall continue to oversee all planned and approved projects through completion, and may plan and approve new projects, subject to availability of funds. All new and ongoing work projects shall be completed in a period of five years once mandatory contributions have ceased.
2. Upon completion of the IMRB's work programme and with the approval of the MEPC, the IMRB and IMRF shall cease operations. Upon such a determination, the IMRB and IMRF and its requirements shall be dissolved, unless the parties determine otherwise.

## Appendix



**Figure 1** Management and Organization of the IMRB and IMRF

\*\*\*



## ANNEX 2

### INITIAL IMPACT ASSESSMENT ON STATES

#### **1 Measure:**

**Establishment of an International Maritime Research and Development Board (IMRB) to accelerate the development of low-carbon and zero-carbon emission ships**

#### **1.1 Proposals**

.1 To establish an International Maritime Research and Development Board (IMRB) to accelerate the development of low-carbon and zero-carbon emission ships in order to achieve the 2050 levels of ambition of the Initial IMO strategy on reduction of GHG emissions from ships (MEPC.304(72)) (the Initial Strategy). The objectives and activities of the IMRB would be governed by a Charter that would be approved by the Organization and overseen by a 'supervisory body' reporting to the MEPC.

.2 The research and development programmes of the IMRB would be funded by an International Maritime Research Fund (IMRF), which would itself be funded by the shipping industry in the form of direct mandatory contributions, via an automated payment system into the IMRF, for each tonne of fuel oil purchased for consumption on board ship. This mandatory contribution would be fixed at two US dollars per tonne of fuel oil, sufficient to raise around five billion US dollars over a 10-year period. Member States may also require or encourage other stakeholders to contribute into the IMRF.

.3 Ships would be required to carry an International Maritime Research Certificate demonstrating compliance with required contributions to the IMRF, verified using the existing IMO Fuel Oil Data Collection System. This would be a statutory certificate issued by the ship's flag Administration and subject to examination by port State control. This would provide an effective means of enforcing mandatory contributions that will minimize the administrative burden on Administrations which would not have any direct role in the collection of contributions from shipping companies.

.4 The IMRB and its coordinated R&D programmes would accelerate the development of low-carbon and zero-carbon emission technologies and fuel systems that are specifically tailored for maritime application, especially for larger transoceanic ships. The IMRB and the specific R&D programmes it would support are expected to help deliver substantial GHG reductions from international shipping in the mid to long-term.

#### **1.2 Assessment of impacts on Member States**

##### **.1 Geographic remoteness of and connectivity to main markets**

The proposed contribution level of two US dollars per tonne of fuel oil is within the daily variability of fuel oil bunker prices and would be a marginal component of marine fuel oil cost (less than 1%). The proposal includes specific research aimed at identifying technical and operational innovations to reduce the transport cost to Small Island Developing States and other remote locations. Consequently, the proposal can be expected to undertake work that may lead to the reduction of transport costs to SIDS and other remote locations.

## **.2 Cargo value and type**

As the proposals would apply to all ships (at least 5,000GT and above) it would not discriminate between different cargoes. As the additional cost of fuel would be marginal and within the daily variability of marine fuel costs, it would not impact the shipping costs of low value cargoes.

## **.3 Transport dependency**

The proposals will not disproportionately impact Member States which are dependent on maritime transport.

## **.4 Transport costs**

The proposal is not expected to adversely impact transport costs beyond any impacts which might already result from daily volatility of fuel oil prices. The work undertaken in the IMRB is designed to identify potential mechanisms for reducing the cost of transportation to Small Island Developing States and other remote locations.

## **.5 Food security**

The proposals will have no adverse impact on food security.

## **.6 Disaster response**

The proposals will have no adverse impact on disaster response.

## **.7 Cost-effectiveness**

The proposals would impose a marginal cost on individual ships whilst creating a multi-billion-dollar fund to accelerate research and development of low-carbon and zero-carbon fuels and technologies. Therefore, the proposed IMRB is considered to be an extremely cost-effective measure which will facilitate successful delivery of the 2050 levels of ambition of the initial strategy.

## **.8 Socio-economic progress and development**

The proposal is expected to have no adverse impact on socio-economic progress and development.

## **1.3 Justification**

.1 Delivery of the initial strategy, in particular providing a pathway to deliver the 2050 level of ambition of the initial strategy and the introduction of low-carbon and zero-carbon fuels and technologies. Specific development of one of the candidate short-term measures identified in the Initial IMO Strategy on Reduction of GHG Emissions from Ships. See paragraph 4.7.9 of the Initial IMO GHG Strategy.

.2 Accelerating the development of low-carbon and zero-carbon fuels and technologies suitable for maritime application to mitigate climate change.

.3 Low-carbon and zero-carbon fuels and technologies are expected to offer significant co-benefits in terms of reducing or eliminating emissions of local pollutants such as particulate matter, with positive impacts for local eco-systems and public health.

.4 The proposals will ensure that the shipping industry collectively provide the core funding which will be required to undertake the necessary research and development effort.

#### **1.4 Number of ships affected and impact on GHG emissions**

.1 All ships subject to MARPOL Annex VI (at least 5,000GT and above).

.2 Successful delivery of the 2050 levels of ambition of the initial strategy.

#### **1.5 Impact on seafarers**

.1 The proposals will have no impacts for seafarers.

#### **1.6 Positive Impacts**

.1 Accelerated development of low-carbon and zero-carbon fuels and technologies, facilitating reduced GHG emissions from ships and successful delivery of the 2050 levels of ambition of the initial strategy.

.2 Timely identification of low emission pathways which will mitigate the risk that resources are wasted developing measures which are later found to be ineffective whilst giving industry confidence to invest in measures which are identified as having a high emissions reduction potential.

.3 Provision of a multi-billion-dollar fund which would be available to support a wide range of research and development projects, many of which are expected to provide significant co-benefits such as improved public health and reduced local pollution.

.4 The proposals will be cost effective and will minimize the financial burden on individual shipowners, with no anticipated adverse consequences for trade or the economic interests of member states. No other potential proposals are considered able to match the effectiveness of this proposal for decarbonising shipping or this proposal's negligible negative impacts.

.5 Accelerated development of commercially viable low-carbon and zero-carbon emission ships, including ships engaged in transoceanic voyages.

.6 Positive cost reductions are anticipated in association with a specific research work stream focused on technical and operational innovations to lower the cost of transportation to Small Island Developing States (SIDs) and other remote locations.

#### **1.7 Negative Impacts**

.1 There would be a marginal increase in the cost of purchasing fuel oil for ships. The proposed mandatory contribution of two US dollars per tonne of fuel oil purchased for consumption is within the daily variability of marine fuel prices and would not significantly affect fuel cost. Therefore, the proposal will not impact the cost of maritime transport beyond existing exposure to daily fuel price variability.

.2 The IMRB has been designed to minimize administrative burden for both industry and member states, therefore the costs of establishing and maintaining the IMRB and IMRF, and costs of enforcement will have no negative impacts for member states.

**1.8 Quantification of Impacts**

- .1 GHG reductions at least in line with the 2050 level of ambition of the initial strategy.
- .2 Shipping transport cost impacts are expected to be within normal levels of commercial variability.
- .3 There is expected to be no significant adverse impact on trade with significant positive impacts on maritime transportation as a result of the work undertaken through the IMRB.
- .4 Potential benefits through reduction of transport costs to SIDs and remote locations as a result of specific research work stream.

**1.9 Will the measure result in any disproportionately negative impacts?**

- .1 No.

**1.10 Expected workload for IMO**

- .1 Development of an amendment to the MARPOL Convention or an alternative legal mechanism deemed appropriate by the Committee.
- .2 Establishment of the necessary IMO oversight function to oversee the IMRB.

---



# Security situation in the Gulf of Guinea

Dr. Dirk Siebels  
Senior Analyst

[dsi@riskintelligence.eu](mailto:dsi@riskintelligence.eu)

# Agenda

Background

Evolving threat

Modus operandi / Current trends

Summary

# Agenda

## Background

Evolving threat

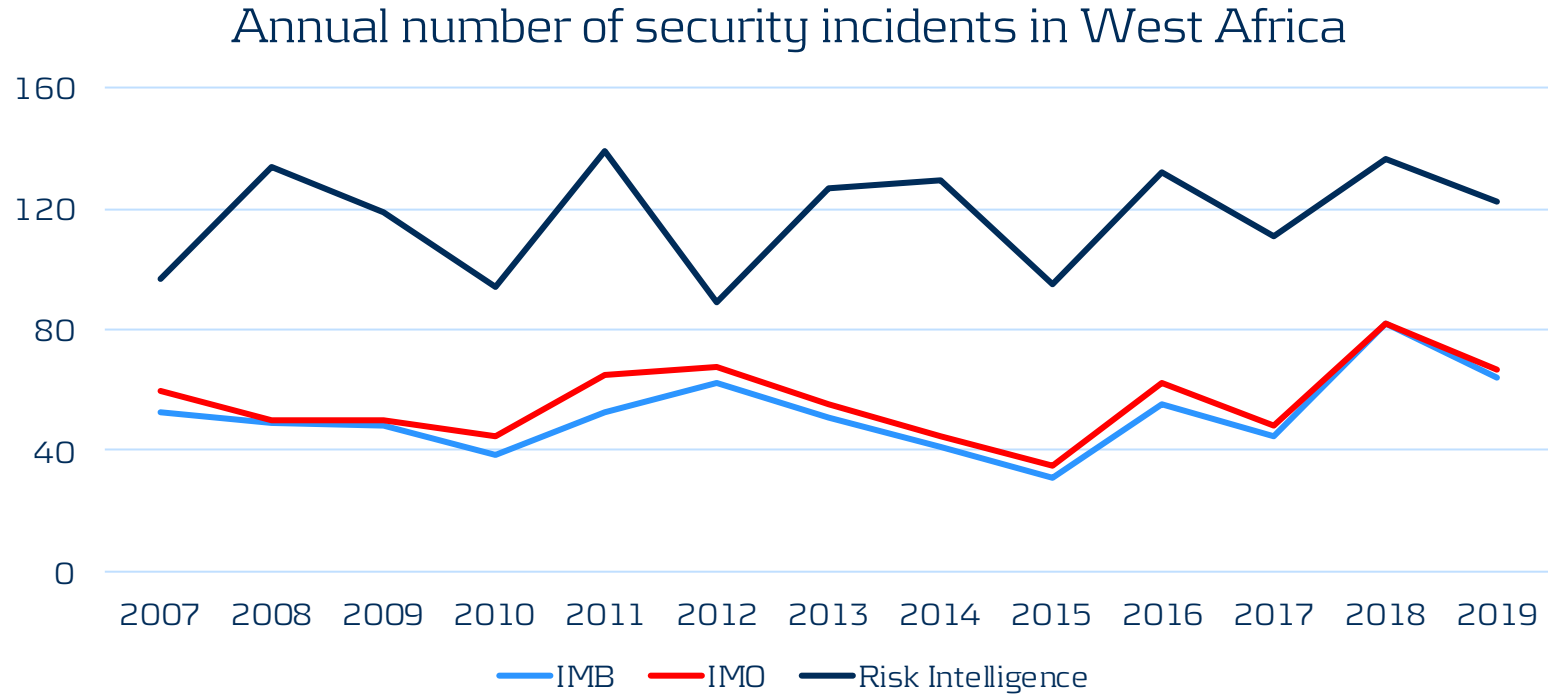
Modus operandi / Current trends

Summary

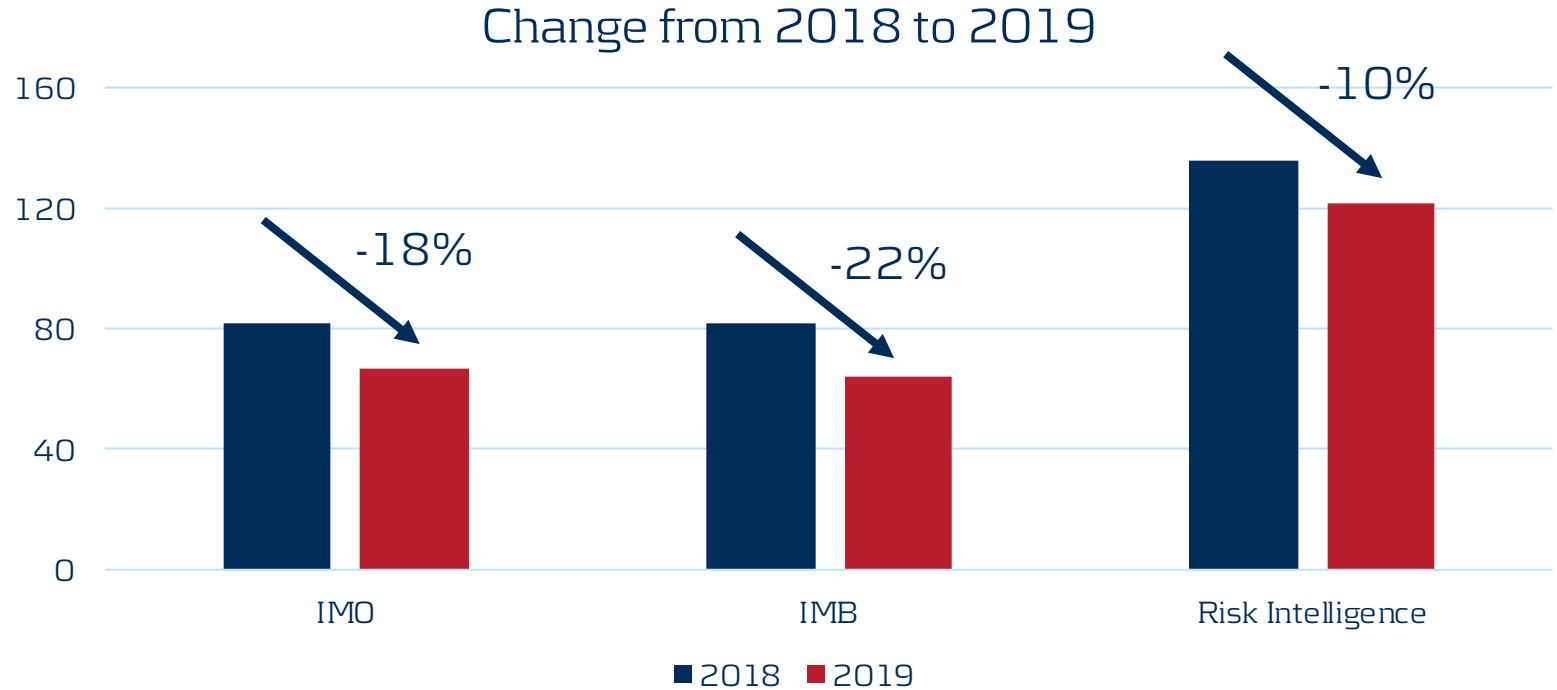
# Background

- Spate of attacks in November / December (incl. two incidents with 19 and 20 hostages respectively)
- Widespread media coverage
- Long-term perspective: no significant change in frequency and types of attacks in 2019 and early 2020
- Overall number of incidents just above long-term average

# Background



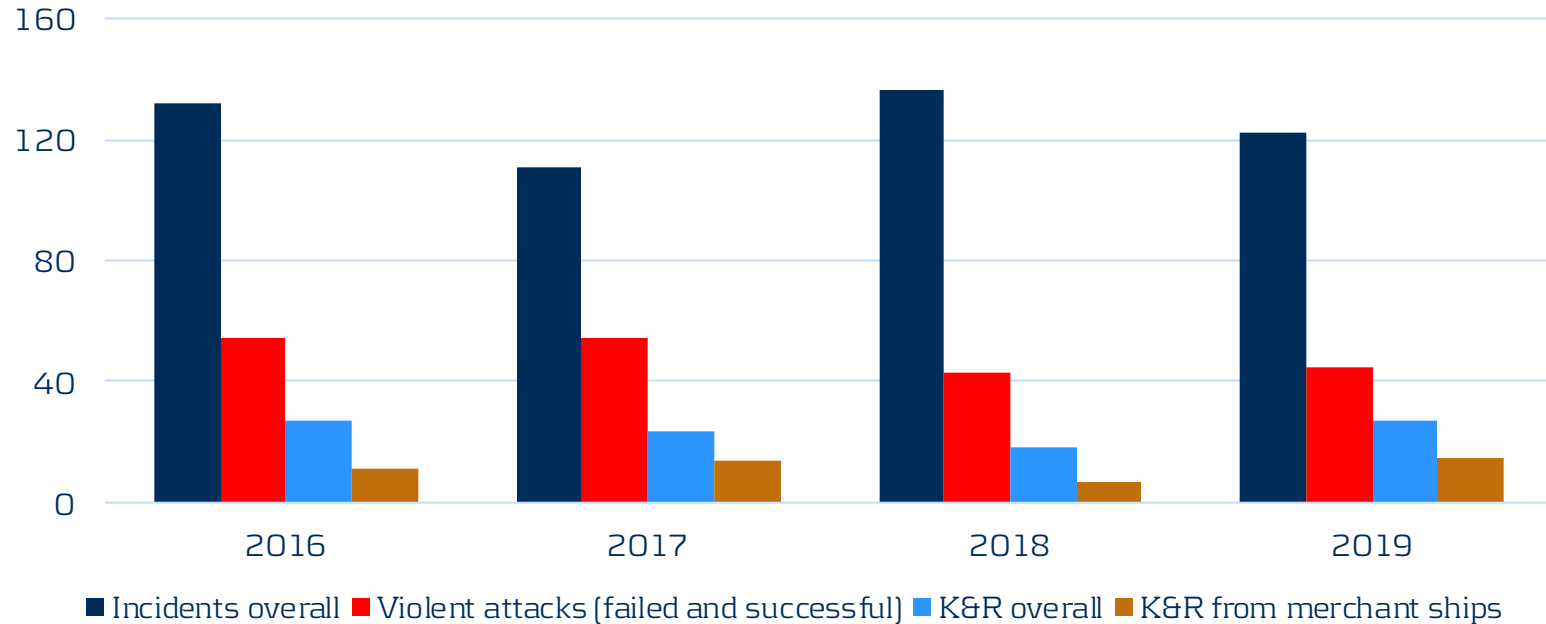
# Background



RiskIntelligence

# Background

Types of security incidents in West Africa



# Agenda

Background

**Evolving threat**

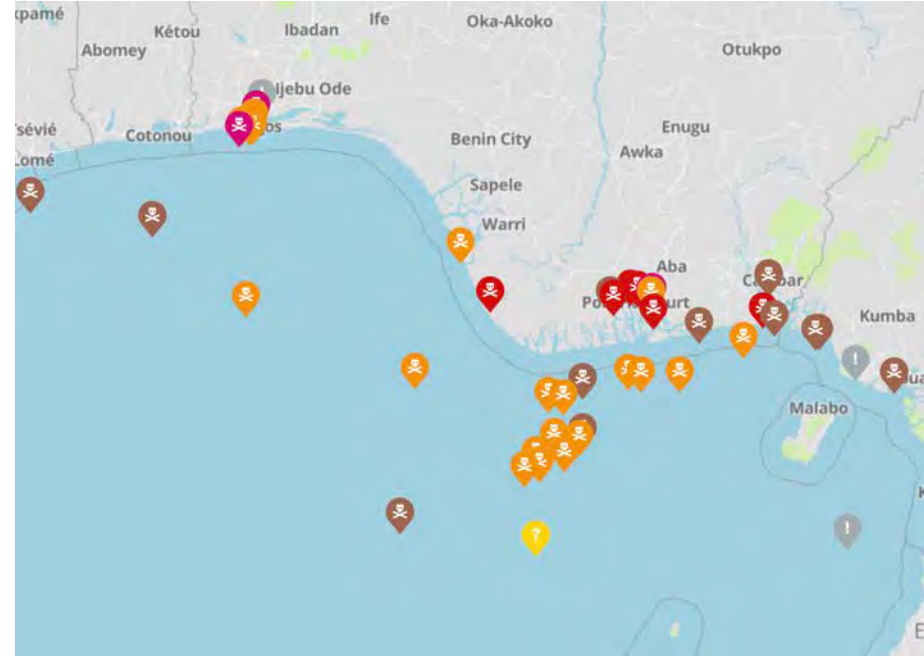
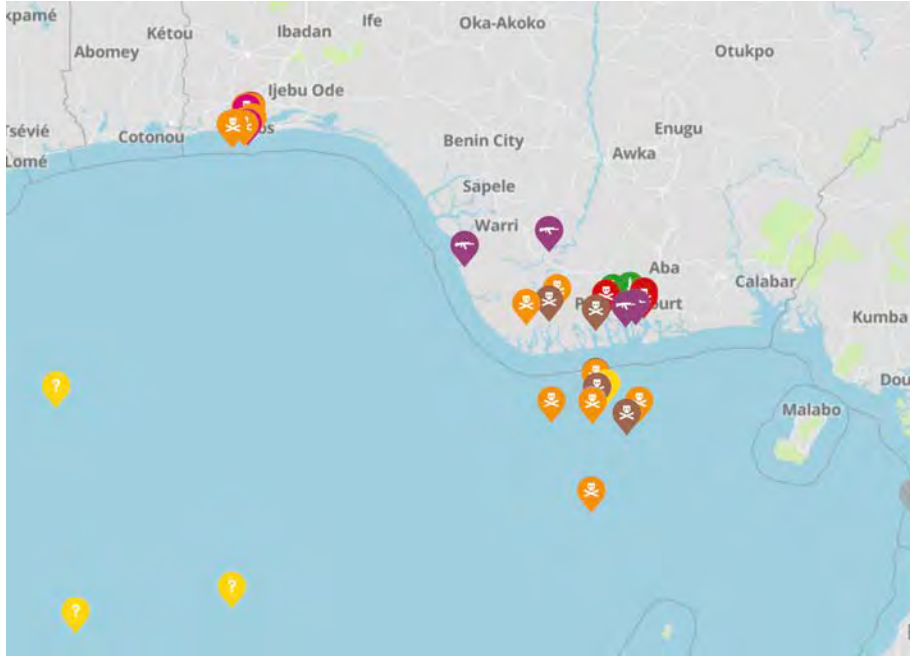
Modus operandi / Current trends

Summary

# Evolving threat

- Main challenge for operators: situation is constantly changing
- Various factors to consider, e.g. weather conditions, traffic patterns, naval operations
- Security situation on land (across the Niger Delta) also has a major impact

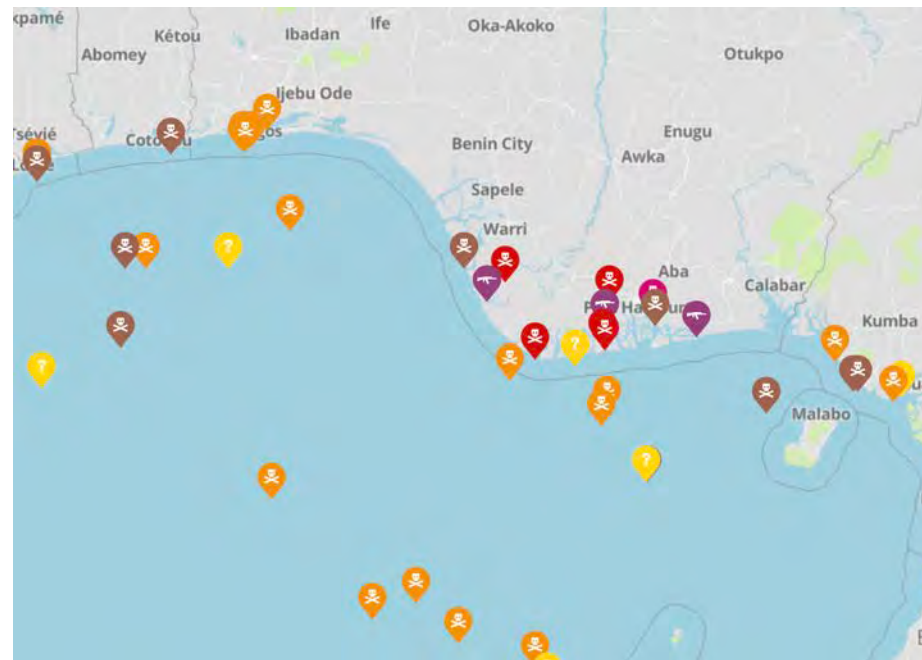
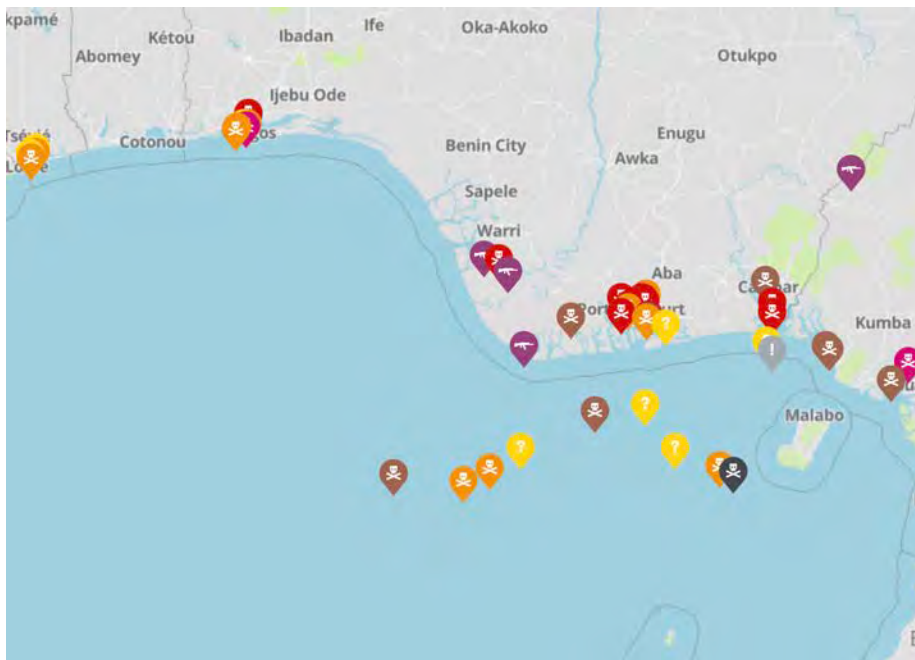
# Evolving threat



Maritime security incidents April - Sept. 2018 (left), Oct. 2018 - March 2019.

RiskIntelligence

# Evolving threat



Maritime security incidents April - Sept. 2019 (left), Oct. 2018 - Feb 2020.

# Agenda

Background

Evolving threat

**Modus operandi / Current trends**

Summary

# Modus operandi

## Target selection

- All types of vessels may be targeted
- Insider information possible, but ,on-the-spot' selection more likely (for genuine attacks)
- Clusters of incidents possible after unsuccessful attacks

# Modus operandi

## Hot spots / base areas

- Geographical distribution of attacks constantly shifting
- Generally in proximity to Niger Delta coastline (mainly Bayelsa, Rivers, Akwa Ibom states)
- Patterns consistent with land-based criminal activities

# Modus operandi

## Other influencing factors

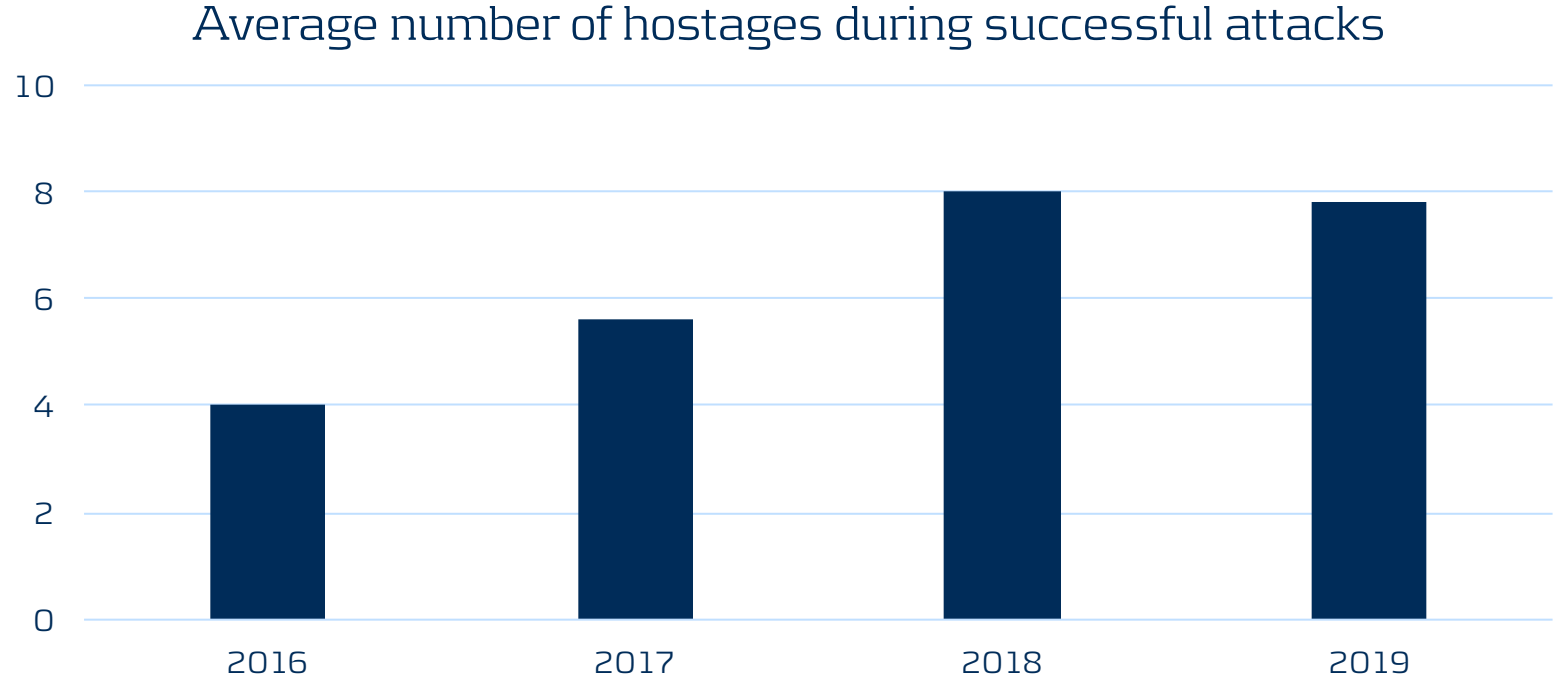
- Weather conditions (attacks far offshore more likely during dry season between October and March)
- Security situation on land (e.g. militant activities, elections)
- Traffic patterns / characteristics (e.g. use of escort vessels)

# Modus operandi

## Post-incident events

- Limited numbers of hostages can be held at any given time
- First ransom demand significantly above average payment
- Negotiations usually between four and eight weeks
- Overall system ensures relatively quick release of hostages

# Current trends



# Current trends

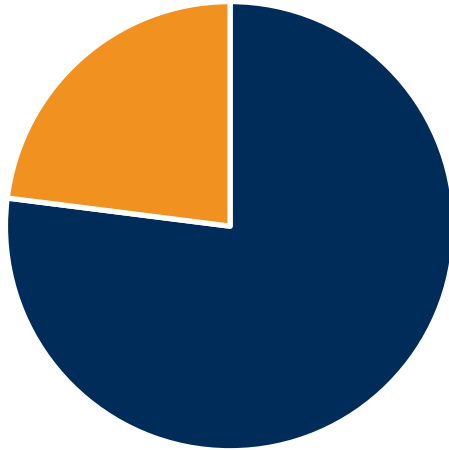
- Average number of hostages per successful attack has increased since 2016 (contingency plans important)
- Several high-profile attacks in 2019 and early 2020 outside of Nigerian EEZ, affecting neighbouring countries
- Additional protection at anchorages now available (e.g. Douala, Cotonou), but no similar measures for vessels outside of immediate vicinity of ports

# Current trends

- Attackers have no preferred time (day / night) for attacks; overall number of attacks almost the same since 2016
- Crew vigilance is important; Nigerian Navy in particular is increasingly likely to respond (citadel offers protection even when vessel is boarded)
- Successful attacks significantly more likely at night

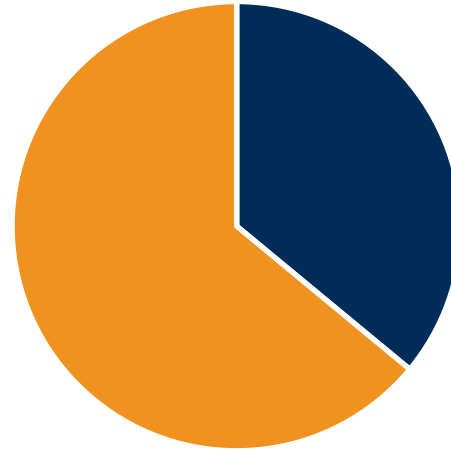
# Current trends

Successful attacks



■ Night ■ Day

Attempted attacks



■ Night ■ Day

# Agenda

Background

Evolving threat

Modus operandi / Current trends

**Summary**

# Summary

- All types of vessels may be targeted for the purpose of kidnapping crew members
- Regional efforts ongoing (e.g. Deep Blue project in Nigeria), hampered by lack of resources
- Overall threat level unlikely to decrease significantly in 2020
- Patterns / hot spots will continue to evolve

# Summary

- Implementation of BMP measures strongly recommended
- Crew vigilance important, supported by regular drills
- Develop / update contingency plans on vessel and company level
- Use of armed guards in Nigeria illegal, but widespread in practice
- For Nigerian ports / terminals: consider use of escort vessels (only in Nigerian EEZ; due diligence of providers recommended)



# Summary

- Lack of suitable escort vessels remains a problem in Nigeria
- Operational procedures are not uniform
- Nigerian security company is the service provider (even when services are offered by 'Western' security company)



# Security situation in the Gulf of Guinea

Dr. Dirk Siebels  
Senior Analyst

[dsi@riskintelligence.eu](mailto:dsi@riskintelligence.eu)