

ANAVE – Circular de Régimen Interior

Madrid, 24 de noviembre de 2020

Ref: SMA 74/2020/AB

Asunto: Envío del Informe de ANAVE sobre Seguridad y Medio Ambiente 2/2020

30 noviembre 2020: Presentación, vía ZOOM, de 11:30 a 13:00 horas

Muy Srs. nuestros:

Como continuación de nuestra circular [SMA 72/2020/AB](#), adjuntamos como **Anexos 1 y 2** el segundo Informe semestral de ANAVE sobre Seguridad y Medio Ambiente, que recoge las principales novedades en materia normativa nacional e internacional en estas materias.

Como ya les habíamos adelantado, este informe se presentará el próximo día **30 de noviembre**, lunes, de **11:30 a 13:00 horas**, por **videoconferencia, vía ZOOM**. El enlace para unirse a la reunión es el siguiente:

<https://zoom.us/j/92584723647?pwd=eTBaMFVpUzRjL3Rxdy85QzFJM00vdz09>

En el caso de que tuvieran alguna dificultad para conectarse a través de este enlace, también pueden acceder a la reunión accediendo directamente desde la aplicación ZOOM introduciendo la **ID: 925 8472 3647** y el **código de acceso: 049017**. Les agradeceríamos que al conectarse se identificaran con su nombre y apellidos para que podamos hacer un seguimiento de las personas que están conectadas en la reunión. Si quieren efectuar una prueba antes de la reunión, por favor, indíquennoslo en el correo electrónico: mheras@anave.es

Ha confirmado su participación el **Director General de la Marina Mercante** y también hemos invitado a representantes de la Subdirección de Seguridad e Inspección de la DGMM, que podrán comentar aquellos asuntos que consideren más relevantes y las cuestiones que puedan plantearse por los participantes. También está prevista la asistencia del Consejero de Transportes – Representante en la OMI (REPER), D. Víctor Jiménez.

Fundamentalmente, tenemos previsto comenzar con una breve presentación sobre los siguientes asuntos:

1. Impacto del Coronavirus sobre el sector:

- Revalidación de los Certificados de Suficiencia del Convenio STCW.
- Dificultades para el relevo de tripulaciones. Peticiones de ICS e ITF.

2. Prórroga a fechas del Convenio de Aguas de Lastre, extensión de la prórroga de certificados y actividades de inspección.

3. Piratería. Actualización de la situación en el golfo de Guinea y golfo de Adén.

4. Emisiones de CO₂.

- IMO: publicación del Cuarto Estudio de la OMI sobre los GEI. Resultados de las reuniones del Grupo de Trabajo entre periodos de sesiones sobre reducción de los GEI y MEPC 75.
- UE:
 - Aplicación del EU ETS al transporte marítimo.
 - Revisión del reglamento MRV: publicación del informe 2018 y trámite de alineación en la UE.

- Reglamento sobre reciclaje de buques: Directrices de la Comisión para los inspectores de PSC y armadores en relación con la elaboración del IHM

5. Port State Control (PSC):

- Resultados a 30.10.2020.
- Restablecimiento de las inspecciones de PSC del MOU de París y Plan Lista Blanca de la DGMM.
- Actualización de las recomendaciones para las inspecciones de PSC durante el COVID-19.

6. Inspección de buques. Ampliación de la delegación en organizaciones reconocidas.

7. Inspecciones intermedias del Convenio sobre el Trabajo Marítimo (CTM 2006).

A continuación, la compañía NAVOZYME expondrá una presentación sobre el uso de la tecnología *blockchain* para agilizar los procesos en la documentación a presentar por los buques a las autoridades portuarias y se dedicará un tiempo para que los asistentes puedan plantear las preguntas que deseen sobre esta materia.

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.**

Rogamos a **aquellas personas que tengan previsto participar** en la reunión y no lo hayan hecho ya, **nos lo informen** en el correo electrónico: abasurko@anave.es

Muy atentamente,

Elena Seco
Directora 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

Noviembre 2020

ÍNDICE

1. SOLAS.....	3
1.1. Enmiendas en periodo de cumplimiento	3
1.2. Entrada en vigor de enmiendas adoptadas	5
1.3. Otros asuntos relacionados con la seguridad marítima	8
2. MARPOL.....	17
2.1. Enmiendas en periodo de cumplimiento	17
2.2. Próxima entrada en vigor de enmiendas ya adoptadas.....	18
2.3. Anexos de MARPOL	20
2.4. Otros asuntos relacionados con la protección del medio ambiente.....	30
3. UNIÓN EUROPEA (UE)	32
3.1. Novedades normativas publicadas en el DOUE.....	32
3.2. Otros asuntos comunitarios.....	33
4. PIRATERÍA	43
5. PORT STATE CONTROL.....	50
5.1. Resultados del informe del MOU de París correspondientes a 2019.....	50
5.2. Resultados del PSC para buques de pabellón español	53
5.3. Campaña de Inspección Concentrada (CIC).....	55
5.4. Otros asuntos relacionados con el PSC	56
6. CORONAVIRUS	58
7. NORMATIVA ESPAÑOLA	66
7.1. Novedades normativas publicadas en el BOE	66
7.2. Otros asuntos relacionados con la normativa española	79

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

Antecedentes: El Subcomité de Estabilidad y Líneas de Carga (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

Comité de Seguridad Marítima de la OMI (MSC)

La reunión del 102º periodo de sesiones Comité de Seguridad Marítima de la OMI (MSC 102), cuya celebración estaba prevista inicialmente en mayo de 2020, se aplazó debido a la pandemia de COVID-19 y se celebró a distancia entre los días 4 y 11 de noviembre.

Entre las cuestiones técnicas que se han estudiado se incluyen:

Decisiones de otros organismos de la OMI

1. Actualización de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el Sistema Armonizado de Reconocimientos y Certificación (SARC)

El Comité acordó aplazar el proceso de actualización de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el Sistema Armonizado de Reconocimientos y Certificación (SARC) a la reunión que el MSC 103 tiene previsto celebrar a principios de mayo de 2021.

Enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento

1. Enmiendas al Convenio SOLAS

El MSC 102 adoptó un borrador de enmiendas al capítulo II-1 de SOLAS de 1974 que se considerarán aceptadas el 1 de julio de 2023 y entrarán en vigor el 1 de enero de 2024. Dichas modificaciones se refieren al equipo de remolque y amarre, y a la integridad de la estanquidad: reglas II-1/1.3.2.3 (Ámbito de aplicación) y II-1/3-8 (Equipo de remolque y amarre).

El Comité propuso la aplicación temprana voluntaria del proyecto de nueva regla II-1/12.6.2 de SOLAS (Mamparos de los piques y de los espacios de máquinas, túneles de ejes, etc.) con respecto al tipo de válvulas que deben utilizarse para las tuberías que atraviesen los mamparos de colisión, para asegurar que dicha regla se aplicará también a los buques construidos antes del 1 de enero de 2024. Se va a publicar una circular sobre este asunto.

2. Enmiendas al Código IGF

El MSC 101 había aprobado un proyecto de enmiendas a los capítulos 6 (Sistema de contención de combustible), 11 (Seguridad contra incendios) y 16 (Fabricación, calidad y pruebas) del Código Internacional de Seguridad para los buques que usen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación (Código IGF), sobre las reglas aplicables a los sistemas de alivio de presión y los de extinción de incendios de los cuartos de preparación de combustible, y la soldadura de materiales metálicos y las pruebas no destructivas para el sistema de contención de combustible.

Tras acordar que el nuevo proyecto de regla 11.8 de la parte A-1 del Código IGF se iba a aplicar a los buques nuevos y dado que no se han presentado observaciones con respecto a este asunto, el Comité modificó con la siguiente frase el nuevo proyecto de regla 11.8: *“Para los buques construidos el 1 de enero de 2024 o posteriormente, los cuartos de preparación del combustible...”*; y confirmó el contenido de las enmiendas propuestas al Código IGF.

3. Enmiendas al Código CIG

El Comité MSC 101 había aprobado un proyecto de enmiendas al capítulo 6 (Materiales de construcción y control de calidad) del Código Internacional para la Construcción y el Equipo de Buques que transporten gases licuados a granel (Código CIG), sobre el procedimiento de soldaduras para tanques de carga y recipientes de elaboración a presión. El Comité acordó que estas enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de julio de 2023 y entrarán en vigor el 1 de enero de 2024.

4. Enmiendas al Código IMDG

El Comité acordó que el proyecto de enmiendas al Código IMDG se considere aceptado el 1 de diciembre de 2021 y que entre en vigor el 1 de junio de 2022. Se propuso a los Gobiernos Contratantes de SOLAS que apliquen estas enmiendas en su totalidad o parcialmente, de forma voluntaria, a partir del 1 de enero de 2021.

También se recordó que, según la decisión adoptada en el MSC 87, el Código IMDG debe enmendarse cada 2 años, y cada 4 años debería publicarse un texto refundido del mismo.

Normas de construcción de buques nuevos basadas en objetivos

La regla II-1/3-10 de SOLAS “Normas de construcción de buques basadas en objetivos para graneleros y petroleros” es de aplicación a petroleros y graneleros de eslora igual o superior a 150 m “cuya entrega tenga lugar el 1 de julio de 2020 o posteriormente”.

El Comité analizó el borrador de circular sobre la Interpretación unificada de la regla II-1/3-10 de SOLAS en referencia a la expresión “retrasos imprevistos en la entrega de buques”. En la misma, se invita a los Estados Miembros a que consideren la posibilidad de aplicar las dos interpretaciones unificadas que figuran en su anexo a los buques cuya entrega se haya retrasado más allá del 1 de julio de 2020 como consecuencia del COVID. Debido al aplazamiento al mes de noviembre del MSC 102, el Comité no pudo tomar una decisión sobre la propuesta de interpretación unificada antes del 1 de julio de 2020.

El Comité decidió que la validez de la interpretación unificada propuesta no debía ser indefinida y modificó el título de la circular para dejar claro que se aplica durante la pandemia de COVID-19.

El Comité debatió un documento de Corea en el que se proponía elaborar orientaciones para efectuar reconocimientos a distancia y comentó que muy probablemente cada vez se van a generalizar más los reconocimientos a distancia en los próximos años. No obstante, se reconoció que la elaboración de las mismas requiere de un examen técnico detallado por parte de expertos. Se invitó a los Estados Miembros y las organizaciones internacionales interesados a que presenten al Comité una nueva propuesta sobre este asunto.

Factor Humano, Formación y Guardia

1. Nueva guía médica conjunta OIT/OMI para buques

El Comité refrendó la iniciativa de elaborar una nueva guía médica conjunta de la OIT y la OMI para buques.

2. Proyecto de enmiendas al cuadro B-I/2 del Código de Formación (Convenio STCW)

El MSC 102 adoptó las enmiendas al cuadro B-I/ (lista de títulos o pruebas documentales que se exigen en virtud del Convenio de formación).

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

Transporte de cargas y contenedores

1. Proyecto de directrices provisionales para la seguridad de los buques que utilicen alcohol metílico/etílico como combustible

El Comité aprobó una circular sobre “Directrices provisionales para la seguridad de los buques que utilicen alcohol metílico/etílico como combustible”.

2. Proyecto de enmiendas al Código ESC y enmiendas consiguientes a otros instrumentos

El MSC 102 aprobó una circular sobre “Enmiendas al Código de prácticas de seguridad para la estiba y sujeción de la carga (Código ESC)”, y modificó las circulares sobre:

- Directrices para la elaboración del Manual de sujeción de la carga.
- Enmiendas al Código de prácticas de seguridad para buques que transporten cubiertas de madera, 2011 (Código TDC 2011).

Además, adoptó una Resolución sobre “Directrices sobre medios de sujeción para el transporte de vehículos de carretera en buques de transbordo rodado”, que sustituirá a la Resolución A.581(14), enmendada, teniendo en cuenta que la Asamblea de la OMI (Resolución A.886(21)) decidió que el MSC se encargara de adoptar y enmendar normas de funcionamiento y especificaciones técnicas. En consecuencia, el Comité ha propuesto a la Asamblea a que refrende las medidas adoptadas y revoque la Resolución A.581(14).

Navegación, Comunicaciones y Búsqueda y Salvamento

1. Dispositivos de separación del tráfico y medidas de organización del tráfico

El MSC 102 ha adoptado modificaciones a varios sistemas de organización del tráfico marítimo, que se comenzarán a aplicar dentro de 6 meses:

- 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 derrota 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.

2. Reconocimiento del sistema IRNSS como componente del Sistema mundial de radionavegación

El Comité ha aprobado la Circular SN.1/Circ.340 para reconocer el Sistema regional indio de navegación por satélite (IRNSS) como componente del Sistema mundial de radionavegación por satélite (SMNS).

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 entra-das 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 ca-paz de 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.

3. Revisión de las “Directrices relativas a los lugares de refugio para los buques necesitados de asistencia”

El Comité revisó las opciones para acelerar los trabajos y la aprobación de la revisión de las “Di-rectrices relativas a los lugares de refugio para los buques necesitados de asistencia” (Resolución A.949(23), y señaló que las enmiendas a dicho instrumento requerirían mantener consultas tanto con el MEPC como con el Comité jurídico.

Para cumplir el plazo de finalización del trabajo y la adopción de las Directrices revisadas antes de la reunión de la Asamblea de la OMI en 2021, el Comité autorizó al Subcomité NCSR a pre-sentar las directrices revisadas al MEPC y al Comité jurídico para que las aprueben, con vistas a que posteriormente las refrende la Asamblea.

Las secciones clave de las Directrices que se están revisando afectan a los siguientes asuntos:

- Coordinación y cooperación en cuanto a los lugares de refugio: las directrices actuales están concebidas a partir de la premisa de que los sucesos que se producen afectan únicamente a un solo Estado ribereño. Sin embargo, la experiencia indica que muchos sucesos derivan en situaciones que afectan a uno o varios Estados vecinos. Además, es posible que los Estados puedan considerarse exentos de responsabilidad cuando el suceso se produce fuera de sus jurisdicciones nacionales respectivas. Por ello, se propone incluir procedimientos operacio-nales sobre la coordinación y la toma de decisiones internacionales para las situaciones que puedan afectar a varios Estados y para los sucesos que se produzcan fuera de las jurisdiccio-nes nacionales.
- Designación de una autoridad nacional competente: en las directrices actuales se indican nu-merosas autoridades que podrían participar en el proceso de toma de decisiones: autorida-des locales, marítimas, portuarias, las encargadas de la seguridad en tierra, “y, de manera general, todas las autoridades gubernamentales interesadas”. Esto puede generar confusión y, por consiguiente, retrasos, en el proceso interno de gestión y de toma de decisiones.

Se está estudiando la designación de una autoridad nacional competente y la facilitación de información adecuada a la OMI sobre la identidad y datos de contacto de dicha autoridad, en el caso de que no sea un enlace electrónico

- Partes afectadas: las directrices actuales se centran en los capitanes y/o salvadores, pero suele haber otras partes que ayudan a resolver una situación, por ejemplo, los aseguradores (*P&I* y *Hull and Machinery*), las sociedades de clasificación (que facilitan servicios de respuesta de emergencia), etc. Esto debería reflejarse, y las funciones y responsabilidades deberían explicarse en detalle.
- Actualización del proceso y de los procedimientos de comunicación y notificación: aclarar la manera de solicitar un lugar de refugio, la evaluación del riesgo y las herramientas/necesidades de inspección, así como la toma de decisiones, incluida la manera de comunicarlo. También mejorar si se incluyen los formatos y modelos normalizados que deben utilizarse, es decir, el modelo de solicitud de lugar de refugio, el marco sobre lo que una “metodología de las decisiones” podría incluir, los informes de situación (SITREP) en un formato uniforme, etc.
- Orientaciones en caso de rechazo y entrega a otro Estado: definir un procedimiento o modelo de comunicación a las partes afectadas en caso de que exista un proceso que se traduzca en rechazo.
- Gestión de los medios de comunicación y de la información: posibilidad de incluir un capítulo sobre la gestión de los medios de comunicación, dado el papel que desempeñan y la manera en que los medios sociales se usan en la actualidad.
- Aprendizaje basado en la experiencia: las Directrices deberían alentar a que todas las partes interesadas en la gestión de los buques necesitados de asistencia compartan las lecciones aprendidas.

Proyecto y Construcción del Buque

1. Normas de seguridad para el transporte de personal industrial

El MSC 102 estudió 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 (Medidas de seguridad para los buques que transportan personal industrial) para todos los tipos de buques de carga que no sean naves de gran velocidad.

El Comité examinó su aplicación a los buques existentes certificados de acuerdo con las “Recomendaciones provisionales para la seguridad del transporte de más de 12 miembros del personal industrial a bordo de buques que realizan viajes internacionales” (Resolución MSC.418(97)), incluida la disposición de que las recomendaciones provisionales mencionadas deberían aplicarse hasta que las reglas obligatorias entren en vigor.

Se acordó que la entrada en vigor del Código IP debería permitir operar a los buques existentes certificados según las Recomendaciones provisionales, a condición de que cumplan también algunas prescripciones sobre el funcionamiento y el equipo del nuevo Código IP, que podían incluir un período de transición. El Comité encargó al Subcomité SDC 8 que elabore disposiciones de exención para los buques existentes certificados con arreglo a las Recomendaciones provisionales.

El Comité también acordó que el nuevo capítulo XV de SOLAS se aplique a los buques nuevos y a los existentes si dichos buques tenían la intención de transportar personal industrial en la fecha de entrada en vigor del nuevo capítulo o posteriormente.

El Código IP se ha elaborado para complementar los instrumentos de la OMI con el objetivo de satisfacer la demanda 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.

2. Detectores del nivel de agua en los buques de carga con múltiples bodegas de carga que no sean graneleros

El Comité aprobó un nuevo proyecto de regla II-1/25-1 de SOLAS para exigir el uso de detectores del nivel de agua en los buques de carga con múltiples bodegas que no sean graneleros ni buques tanque. Se ha propuesto añadir una nueva disposición para permitir el uso de sensores de alarma del nivel de sentina como alternativa a un detector del nivel de agua, como disposición equivalente. Está previsto que el MSC 103 de mayo adopte esta regla.

Prevención y Lucha contra la Contaminación

1. Prescripciones de transporte revisadas aplicables al acrilato de metilo y al metacrilato de metilo

El MSC 102 refrendó la circular PPR.1/Circ.9 sobre “Prescripciones de transporte revisadas aplicables al acrilato de metilo y al metacrilato de metilo” que establecen que las prescripciones operacionales 16.6.1 y 16.6.2 del Código CIQ se aplican al acrilato de metilo y al metacrilato de metilo y acordó que la recomendación de modificar el capítulo 17 del Código CIQ debe incluir estas prescripciones de transporte actualizadas.

Sistemas y Equipo del Buque

1. Nuevas prescripciones relativas a la ventilación de las embarcaciones de supervivencia

El MSC 102 tomó nota de que el SSE (Subcomité de sistemas del buque y equipo) había finalizado los proyectos de enmiendas al Código IDS sobre las prescripciones nuevas relativas a la ventilación de las embarcaciones de supervivencia, con vistas a que el Comité de Seguridad Marítima los estudie una vez que se hayan finalizado los proyectos de enmienda conexos a la “Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento” (Resolución MSC.81(70)).

2. Proyecto de enmiendas al Código IDS sobre los sistemas de una sola tira y gancho

El MSC 102 tomó nota de que el SSE ha finalizado el proyecto de enmiendas al párrafo 4.4.7.6.17 del Código IDS sobre los sistemas de una sola tira y gancho con la modalidad de suelta con carga, para su presentación a una próxima reunión del Comité MSC, junto con un proyecto de enmiendas al Código IDS sobre la ventilación de las embarcaciones de supervivencia.

3. Pruebas de resistencia de los botes salvavidas de caída libre cuando el buque lleve una arrancada avante de hasta 5 nudos

El Comité aprobó un proyecto de enmiendas:

- A la regla III/33 de SOLAS, que tiene por objeto eliminar la aplicabilidad de las prescripciones para poner a flote botes salvavidas de caída libre para comprobar su resistencia cuando el buque lleve una arrancada avante de hasta 5 nudos en aguas tranquilas para los buques de carga de GT igual o superior a 20.000.
- Al párrafo 4.4.1.3 del Código IDS sobre las pruebas de resistencia de los botes salvavidas de caída libre cuando el buque lleve una arrancada avante de hasta 5 nudos.

Está previsto que el MSC 103 las adopte.

4. Dispositivos de izada y chigres para operaciones de fondeo de a bordo

El Comité estudió el proyecto de enmiendas al capítulo II-1 de SOLAS sobre los dispositivos de izada y los chigres para operaciones de fondeo de a bordo (OLAW), cuyo objeto es elaborar normas uniformes para prevenir sucesos graves con respecto al funcionamiento de los OLAW.

Se acordó que estas enmiendas deben adoptarse lo antes posible fuera del ciclo de 4 años del Sistema Armonizado de Reconocimientos y Certificación (SARC) debido a estas circunstancias excepcionales, y aprobó en principio el proyecto de enmiendas al capítulo II-1 de SOLAS, con miras a adoptarlo en un próximo periodo de sesiones, al mismo tiempo que se aprueben los proyectos conexos de directrices relativas a los dispositivos de izada y de directrices relativas a los chigres para operaciones de fondeo.

Otras Resoluciones aprobadas por el MSC 102

El contenido detallado de las Resoluciones y Circulares adoptadas en esta reunión del Comité MSC aún no se han publicado debido a que la reunión finalizó el 11 de noviembre. Probablemente la OMI publicara esta información en unas semanas. Si alguna empresa necesita consultar el contenido de alguna de estas normas, nos lo puede solicitar y tan pronto como estén disponibles se podrán enviar.

- MSC.474(102): Enmiendas al Convenio SOLAS.
- MSC.475(102): Enmiendas al Código Internacional de Seguridad para los buques que usen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación (Código IGF).
- MSC.476(102): Enmiendas al Código Internacional para la Construcción y el Equipo de Buques que transporten gases licuados a granel (Código CIG).
- MSC.MSC.477(102): Enmiendas al Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (Código IMDG).
- MSC.478(102): Enmiendas a la Parte B del Código de Formación, Titulación y Guardia para la gente de mar (Código de Formación).
- MSC.479(102): Directrices revisadas sobre medios de sujeción para el transporte de vehículos de carretera en buques de transbordo rodado.
- MSC.429(98)/Rev.1: Notas explicativas revisadas de las reglas sobre compartimentado y estabilidad con avería del capítulo II-1 de SOLAS (en vigor hasta el 31 de diciembre de 2023).
- MSC.429(98)/Rev.2: Notas explicativas revisadas de las reglas sobre compartimentado y estabilidad con avería del capítulo II-1 de SOLAS (en vigor hasta el 1 de enero de 2024).
- MSC.62(67)/Rev.1: Directrices revisadas para el acceso sin riesgos a la proa de los buques tanque.
- MSC.480(102): Recomendación revisada sobre la utilización y colocación de materiales retroreflectantes en los dispositivos de salvamento.
- MSC.481(102): Normas de funcionamiento del equipo receptor de a bordo del sistema de satélites cuasi-cenitales (QZSS) japonés.

Circulares aprobadas por el MSC 102

- Circ.1588/Rev.1: Enmiendas a los Procedimientos revisados de intervención de emergencia para buques que transporten mercancías peligrosas (MSC.1/Circ.1588) (Guía FEm).
- Circ.1619: Directrices sobre el proyecto de los medios de amarre y la selección de equipo y accesorios de amarre adecuados para el amarre en condiciones de seguridad.

- Circ.1620: Directrices para la inspección y el mantenimiento del equipo de amarre, incluidos los cabos.
- Circ.1175/Rev.1: Orientaciones revisadas sobre el equipo de remolque y amarre de a bordo.
- Circ.1164/Rev.22: Difusión de información relativa a los informes de las evaluaciones independientes presentados por las Partes en el Convenio de Formación, 1978, en su forma enmendada, que, según confirma el Comité MSC, han presentado información que demuestra que dan plena y total efectividad a las disposiciones pertinentes del Convenio..
- Circ.797/Rev.34: Lista de personas competentes mantenida por el Secretario General de acuerdo con la sección A-I/7 del Código de Formación.
- Circ.1621: Directrices provisionales para la seguridad de los buques que utilicen alcohol metílico/etílico como combustible.
- Circ.1622: Directrices relativas a la aceptación de materiales metálicos alternativos para el servicio criogénico en buques que transporten gases licuados a granel y buques que usen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación.
- Circ.1599/Rev.1: Directrices provisionales revisadas sobre la aplicación del acero austenítico con alto contenido de manganeso para el servicio criogénico.
- Circ.1623: Enmiendas al Código de prácticas de seguridad para la estiba y sujeción de la carga (Código ESC).
- Circ.1353/Rev.2: Directrices para la elaboración del Manual de sujeción de la carga.
- Circ.1624: Enmiendas al Código de prácticas de seguridad para buques que transporten cubiertas de madera, 2011 (Código TDC 2011).
- Circ.1625: Interpretación unificada del Código CIG.
- Circ.1626: Interpretación unificada del Código IMDG.
- MSC-MEPC.5/Circ.[...]: Orientaciones sobre el momento de sustituir los Certificados existentes por Certificados revisados como consecuencia de la entrada en vigor de enmiendas a los capítulos 17 y 18 del Código CIQ (a reserva de la aprobación del MEPC 75).
- Circ.1572/Rev.1: Interpretaciones unificadas de los capítulos II-1 y XII de SOLAS, de las Disposiciones técnicas relativas a los medios de acceso para las inspecciones (Resolución MSC.158(78)) y de las Normas de funcionamiento para los detectores del nivel de agua de los graneleros y de los buques de carga con una única bodega que no sean graneleros (Resolución MSC.188(79)).
- Circ.1627: Directrices provisionales sobre los criterios de estabilidad sin avería de segunda generación.
- Circ.1430/Rev.2: Directrices revisadas para el proyecto y la aprobación de sistemas fijos de lucha contra incendios a base de agua para los espacios de carga rodada y los espacios de categoría especial.
- Circ.1628: Modelos normalizados revisados de informes sobre la evaluación y la prueba de los dispositivos de salvamento (dispositivos individuales de salvamento).

- Circ.1629: Modelos normalizados revisados de informes sobre la evaluación y la prueba de los dispositivos de salvamento (señales visuales).
- Circ.1630: Modelos normalizados revisados de informes sobre la evaluación y la prueba de los dispositivos de salvamento (embarcaciones de supervivencia).
- Circ.1631: Modelos normalizados revisados de informes sobre la evaluación y la prueba de los dispositivos de salvamento (botes de rescate).
- Circ.1632: Modelos normalizados revisados de informes sobre la evaluación y la prueba de los dispositivos de salvamento (dispositivos de puesta a flote y de embarco).
- Circ.1633: Modelos normalizados revisados de informes sobre la evaluación y la prueba de los dispositivos de salvamento (otros dispositivos de salvamento).
- Circ.1634: Interpretaciones unificadas del capítulo II-2 de SOLAS.
- Circ.1318/Rev.1: Directrices revisadas para el mantenimiento y la inspección de los sistemas fijos de extinción de incendios a base de anhídrido carbónico.
- COLREG.2/Circ.75: Enmiendas a los dispositivos de separación del tráfico y medidas correspondientes.
- SN.1/Circ.339: Medidas de organización del tráfico distintas de los dispositivos de separación del tráfico.
- Circ.1364/Rev.2: Manual del servicio internacional SAFETYNET.
- Circ.1635: Panel coordinador del servicio de llamada intensificada a grupos de la OMI.
- SN.1/Circ.243/Rev.2/Corr.1: Directrices para la presentación de símbolos, términos y abreviaturas náuticos.
- Circ.1636: Marco recomendado de Protocolos del sector para garantizar la seguridad de los cambios y los viajes de las tripulaciones de los buques durante la pandemia de coronavirus (COVID-19).
- Circ.1637 Interpretación unificada de la regla II-1/3-10 de SOLAS con respecto a la expresión “retrasos imprevistos en la entrega de buques” durante la pandemia de coronavirus (COVID-19).

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_x

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

Estos requisitos sobre control de los NO_x se aplican a los motores diésel marinos de más de 130 kW y los distintos niveles se aplican en función de la fecha de construcción del buque. Fuera de las NECAs, los límites del “Nivel II” se aplican a motores instalados en buques construidos el 1 de enero de 2011 o posteriormente.

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

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

En principio, **no se aplica** a motores de **potencia inferior a 750 kW**, si se demuestra que el buque no puede cumplir estas restricciones de las emisiones de NO_x por limitaciones de proyecto o construcción del buque.

Se aplica a los motores diésel marinos instalados en buques construidos a partir del **1 de enero de 2016** y que operen en las ECAs ya designada de **EEUU o Caribe** para el control de las emisiones de los NO_x (NECA). Los buques nuevos que no vayan a operar en las NECAs ya 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.

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 la aprobación de registros electrónicos que cumplan las obligaciones del Convenio MARPOL y la aplicación de un enfoque sistemático.

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

- Libro de hidrocarburos, Partes I y II (Anexo I, reglas 17.1 y 36.1).
- Libro de carga (Anexo II, regla 15.1).
- Libro de basuras (Anexo V, regla 10.3).
- Libro de sustancias que agotan la capa de ozono (Anexo VI, regla 12.6).
- Libro para el cambio de combustible (Anexo VI, regla 14.6).
- Libro sobre los parámetros del motor (Código técnico sobre los NO_x, párrafo 6.2.2.7).

Un elemento clave 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. Pero las empresas navieras están mostrando cada vez mayor interés por reducir, mediante medios electrónicos, la gran carga de trabajo que representa este papeleo. Se ha generalizado el uso en los buques de los diarios electrónicos de operaciones. En consecuencia, los armadores van pidiendo a las Administraciones de bandera que aprueben tales sistemas.

1 de enero de 2021

Enmiendas a MARPOL adoptadas en octubre de 2016

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

Designación del mar del Norte y mar Báltico como NECAs

El MEPC 70 adoptó un proyecto de resolución para **designar el mar Báltico y mar del Norte como NECAs**, con efectos desde el **1 de enero de 2021**, lo que obligará a los **buques nuevos entregados a partir de esa fecha**, a cumplir los requisitos del Nivel III del Anexo VI de MARPOL sobre emisiones de NO_x. La regla 13 del Anexo VI 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 de nivel III debido a prescripciones de seguridad u otras circunstancias aceptables para la Administración, o solamente para los límites de emisión de NO_x de 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 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, los requisitos 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 octubre**, 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 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

Enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento

Proyecto de enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL

1. EEDI prescrito

El Comité MEPC 75 ha adoptado las enmiendas a la regla 20 del Anexo VI de MARPOL que adelantan la entrada en vigor de la “fase 3” a abril de 2022, en lugar de 2025, para buques portacontenedores, gaseros de 15.000 TPM o más, de carga general, metaneros y buques de pasaje dedicados a cruceros con sistemas de propulsión no convencionales.

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

- Más de 200.000 TPM: factor de reducción del 50%.
- Entre 120.000 y 200.000 TPM: reducción del 45%.
- Entre 80.000 y 120.000 TPM: reducción del 40%.
- Entre 40.000 y 80.000 TPM: reducción del 35%.
- Entre 15.000 y 40.000 TPM: reducción del 30%.
- Entre 10.000 y 15.000 TPM: reducción entre el 15 y 30%.

En consecuencia, el cuadro de la regla 21 sobre las fases aplicables del EEDI y los factores de reducción se modifica como sigue:

Tipo de buque	Tamaño	Fase 0 1 de enero de 2013 a 31 de diciembre de 2014	Fase 1 1 de enero de 2015 a 31 de diciembre de 2019	Fase 2 1 de enero de 2020 a 31 de marzo de 2022	Fase 2 1 de enero de 2020 a 31 de diciembre de 2024	Fase 3 A partir del 1 de abril de 2022	Fase 3 A partir del 1 de enero de 2025
Granelero	20 000 TPM o más	0	10		20		30
	Entre 10 000 y 20 000 TPM	n/a	0-10*		0-20*		0-30*
Buque gasero	15 000 TPM o más	0	10	20		30	
	Entre 10 000 y 15 000 TPM	0	10		20		30
	Entre 2 000 y 10 000 TPM	n/a	0-10*		0-20*		0-30*
Buque tanque	20 000 TPM o más	0	10		20		30
	Entre 4 000 y 20 000 TPM	n/a	0-10*		0-20*		0-30*
Buque portacontenedores	200 000 TPM o más	0	10	20		50	
	Entre 120 000 y 200 000 TPM	0	10	20		45	
	Entre 80 000 y 120 000 TPM	0	10	20		40	
	Entre 40 000 y 80 000 TPM	0	10	20		35	
	Entre 15 000 y 40 000 TPM	0	10	20		30	
	Entre 10 000 y 15 000 TPM	n/a	0-10*	0-20*		15-30*	
Buque de carga general	15 000 TPM o más	0	10	15		30	
	Entre 3 000 y 15 000 TPM	n/a	0-10*	0-15*		0-30*	
Buque de carga refrigerada	5 000 TPM o más	0	10		15		30
	Entre 3 000 y 5 000 TPM	n/a	0-10*		0-15*		0-30*
Buque de carga combinada	20 000 TPM o más	0	10		20		30
	Entre 4 000 y 20 000 TPM	n/a	0-10*		0-20*		0-30*

Tipo de buque	Tamaño	Fase 0 1 de enero de 2013 a 31 de diciembre de 2014	Fase 1 1 de enero de 2015 a 31 de diciembre de 2019	Fase 2 1 de enero de 2020 a 31 de marzo de 2022	Fase 2 1 de enero de 2020 a 31 de diciembre de 2024	Fase 3 A partir del 1 de abril de 2022	Fase 3 A partir del 1 de enero de 2025
Buque para el transporte de GNL***	10 000 TPM o más	n/a	10**	20		30	
Buque de carga rodada (buque para el transporte de vehículos)***	10 000 TPM o más	n/a	5**		15		30
Buque de carga rodada***	2 000 TPM o más	n/a	5**		20		30
	Entre 1 000 y 2 000 TPM	n/a	0-5*,**		0-20*		0-30*
Buque de pasaje de transbordo rodado***	1 000 TPM o más	n/a	5**		20		30
	Entre 250 y 1 000 TPM	n/a	0-5*,**		0-20*		0-30*
Buque de pasaje dedicado a cruceros*** con sistema de propulsión no tradicional	Arqueo bruto igual o superior a 85 000	n/a	5**	20		30	
	Arqueo bruto comprendido entre 25 000 y 85 000	n/a	0-5*,**	0-20*		0-30*	

* El factor de reducción se calculará por interpolación lineal entre los dos valores en función del tamaño del buque. El valor más bajo del factor de reducción se aplicará a los buques más pequeños.

** Para estos buques la fase 1 da comienzo el 1 de septiembre de 2015.

*** Se aplica el factor de reducción a los buques entregados el 1 de septiembre de 2019 o posteriormente, tal como se definen en el párrafo 43 de la regla 2.

Nota: n/a significa que no se aplica ningún EEDI prescrito."

2. Nuevas reglas sobre el muestreo y ensayo del combustible “en uso” y “de a bordo”

El MEPC ha adoptado enmiendas a las reglas 2 (Definiciones) y 14 (Óxidos de azufre y materia particulada) para introducir 5 nuevas definiciones (“contenido de azufre del combustible”, “combustible de bajo punto de inflamación”, “muestra entregada conforme al Convenio

MARPOL”, “muestra en uso” y “muestra de a bordo”), así como otros 2 nuevos apartados sobre el “muestreo y ensayo del combustible en uso y de a bordo”, y “puntos de muestreo de combustible en uso”.

El objetivo de estas enmiendas es confirmar que se cumplen los requisitos del límite de azufre sobre los combustibles de uso marino establecidos en el Anexo VI de MARPOL y la prohibición de transportar combustible con contenido de azufre superior al 0,5%. Por “muestra en uso” se entiende una muestra de combustible en uso en un buque y “por muestra de a bordo” aquella del combustible destinado a ser utilizado o que se transporta para su uso a bordo de ese buque.

Si la autoridad competente de un Estado miembro exige analizar la muestra “en uso” o “de a bordo”, dicho análisis se efectuará según el procedimiento de verificación establecido en el Apéndice VI del Anexo VI. La muestra se extraerá teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la OMI y deberá estar precintada por el representante de la autoridad competente con medio único de identificación que se aplique en presencia del representante del buque. Se dará al buque la opción de guardar un duplicado de la muestra.

Además, se instalarán o designarán uno o varios puntos de muestreo para tomar las muestras. Para los buques existentes construidos antes del 1 de abril de 2022, dicha instalación se deberá llevar a cabo a más tardar en el 1^{er} reconocimiento de renovación del Certificado IAPP que se efectúe el 1 de abril de 2023 o posteriormente. La instalación o designación de puntos de muestreo no se aplica a sistemas de combustible de punto de inflamación inferior a 60 °C.

También se ha añadido una nueva Parte 2 al Apéndice VI del Anexo VI de MARPOL que incluye el procedimiento de verificación de las nuevas muestras “en uso” y “a bordo”. Para evitar que los buques sean multados por un exceso marginal del contenido de azufre, lo que está fuera de su control, a diferencia del procedimiento de verificación de la Parte 1, para la muestra entregada conforme al Convenio MARPOL, tomada durante la operación de aprovisionamiento de combustible, se reconoce un rango aceptable del 95%. Esto implica que se puede aceptar un combustible con contenido de azufre hasta un 0,53% para las muestras “en uso” y “a bordo”.

Prevención de la contaminación atmosférica

Programa de la OMI de vigilancia del contenido medio de azufre del combustible suministrado a escala mundial

Los resultados de la vigilancia del contenido medio de azufre del combustible residual y destilado suministrados a escala mundial para uso en buques durante 2019 indican que el contenido medio anual de azufre de los combustibles residuales analizados fue del 2,34% y había disminuido en 0,26 puntos porcentuales desde 2018, según los análisis de las muestras extraídas de un total de 118,963 millones de toneladas de combustible (ver Anexo 2.3.2). El 0,32% del combustible residual analizado tenía un contenido de azufre que excedía del 3,5% m/m.

En los combustibles destilados, el contenido medio anual fue del 0,07%, mismo dato que en 2018, basado en los análisis de las muestras extraídas de un total de 14,449 millones de toneladas de combustible destilado suministrado a los buques.

El MEPC adoptó la Resolución MEPC.326(75): “Directrices de 2020 para la vigilancia del contenido medio de azufre a escala mundial del combustible suministrado para uso a bordo de los buques”. También se tomó nota de que el combustible destilado y el combustible residual se seguirían notificando y mostrando por separado en las Directrices de 2020.

Eficiencia energética de los buques

Exámenes del EEDI prescritos en la regla 21.6 del Anexo VI de MARPOL

El MEPC 75 tomó nota de la información presentada a la base de datos del EEDI de que se habían recibido datos de **10** organizaciones reconocidas sobre un total de **6.431** buques (a 3 de septiembre 2020), y de que los datos recopilados y agregados se han publicado en el módulo del GISIS sobre el Anexo VI de MARPOL.

Informe provisional del Grupo de trabajo por correspondencia sobre la posible introducción de la fase 4 del EEDI

El MEPC 75 debatió los progresos realizados por el Grupo de trabajo por correspondencia sobre la posible introducción de la fase 4 del EEDI, descritos en los documentos MEPC 75/6/5 (Japón) y MEPC 75/INF.8 (Japón). Se encargó a dicho Grupo de trabajo proseguir su labor y presentar un informe final al MEPC 76.

Reducción de las emisiones de GEI procedentes de los buques

Planes de acción nacionales de los Estados Miembros para dar respuesta a las emisiones de GEI procedentes de los buques

El Comité adoptó la Resolución MEPC.327(75): “Fomento de la elaboración y la presentación de planes de acción nacionales voluntarios por los Estados miembros para abordar las emisiones de GEI procedentes de los buques”. En ella se anima a los Estados Miembros de la OMI a presentar sus planes de acción nacionales con las políticas y medidas adoptadas para tratar la reducción de las emisiones de GEI. Como recomendación, se sugiere una lista de medidas que podrían incluir en dichos planes:

- Mejorar los medios institucionales y legislativos nacionales para la aplicación eficaz de los instrumentos de la OMI existentes.
- Elaborar actividades para seguir reforzando la eficiencia energética de los buques.
- Iniciar investigaciones y promover la adopción de combustibles alternativos con contenidos de carbono bajo y nulo.
- Acelerar las actividades de reducción de las emisiones portuarias, de acuerdo con la Resolución MEPC.323(74).
- Fomentar la creación de capacidad, sensibilización y cooperación regional.
- Facilitar la creación de infraestructuras para el transporte marítimo ecológico.

También se ha invitado a los Estados Miembros a explicar con más detalle las disposiciones (jurídicas, institucionales, etc.) que hayan dispuesto o tengan previsto disponer para apoyar la reducción de las emisiones procedentes de los buques, de acuerdo con sus condiciones, circunstancias y prioridades nacionales.

Reunión del Grupo de trabajo interperiodos sobre reducción de las emisiones de GEI procedentes de los buques (ISWG-GHG 7)

Entre el 19 y 23 de octubre de 2020, se celebró la 7ª reunión del Grupo de trabajo interperiodos sobre reducción de las emisiones de GEI procedentes de los buques (ISWG-GHG 7) de la OMI en la que se acordó un paquete de medidas de reducción de los GEI a corto plazo, como proyecto de enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL, que fueron aprobadas por el MEPC 75 (ver **Anexo 2.3.3**).

1. Examen adicional del proyecto de enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL para reducir la intensidad de carbono de los buques existentes

El MEPC 75 aprobó un proyecto de nuevas normas obligatorias para reducir la intensidad de carbono de los buques existentes, que exigen que los buques combinen un enfoque técnico y operacional para reducir su intensidad de carbono.

Su objetivo es contribuir a alcanzar los niveles de ambición establecidos en la Estrategia inicial de la OMI sobre la reducción de las emisiones de los GEI, que tiene por objeto reducir la intensidad de carbono del transporte marítimo internacional en un 40% para 2030, respecto de 2008. Estas enmiendas se presentarán para su adopción definitiva al MEPC 76 (junio 2021) y entrarán en vigor en 2023.

El Comité ha aprobado 2 nuevas medidas: el requisito técnico de reducir la intensidad de carbono, basado en un nuevo Índice de Eficiencia Energética de Buques Existentes (*Energy Efficiency Existing Ship Index, EEXI*), y los requisitos de reducción de la intensidad de carbono operacional, basados en un nuevo Indicador de la Intensidad de Carbono Operacional (*Operational Carbon Intensity Indicator, CII*).

EEXI: El EEXI se aplicará a todos los buques de más de 400 GT a los que se aplica el Anexo VI de MARPOL. El EEXI obtenido se calculará para cada buque y deberá ser menor que el EEXI prescrito basado en un factor de reducción exigido, expresado como porcentaje en relación con los valores de referencia del EEDI.

$$\text{EEXI obtenido} = (1 - Y/100) \times \text{valor del nivel de referencia del EEDI},$$

Siendo “Y” el factor de reducción especificado en la tabla siguiente:

Factores de reducción (en %) del EEXI en comparación con el nivel de referencia del EEDI

Tipo de buque	Tamaño	Factor reducción
Granelero	≥ 200.000 TPM	15
	≥ 20.000 TPM < 200.000 TPM	20
	≥ 10.000 TPM < 20.000 TPM	0-20*
Gasero	≥ 15.000 TPM	30
	≥ 10.000 TPM < 20.000 TPM	20
	≥ 2.000 TPM < 10.000 TPM	0-20*
Buque tanque	≥ 200.000 TPM	15
	≥ 20.000 TPM < 200.000 TPM	20
	≥ 4.000 TPM < 20.000 TPM	0-20*
Portacontenedores	≥ 200.000 TPM	50
	≥ 120.000 TPM < 200.000 TPM	45
	≥ 80.000 TPM < 120.000 TPM	35
	≥ 40.000 TPM < 80.000 TPM	30
	≥ 15.000 TPM < 40.000 TPM	20
	≥ 10.000 TPM < 15.000 TPM	0-20*
Buque de carga general	≥ 15.000 TPM	30
	≥ 3.000 TPM < 15.000 TPM	0-30*
Buque de carga refrigerada	≥ 5.000 TPM	15
	≥ 3.000 TPM < 5.000 TPM	0-15*

Buque de carga combinada	≥ 20.000 TPM	20
	≥ 4.000 TPM < 20.000 TPM	0-20*
Buque para el transporte de GNL	≥ 10.000 TPM	30
Buque carga rodada (transporte de vehículos)	≥ 10.000 TPM	15
Buque de carga rodada	≥ 2.000 TPM	5
	≥ 1.000 TPM < 2.000 TPM	0-5*
Buque de pasaje de transbordo rodado	≥ 1.000 TPM	5
	≥ 250 TPM < 1.000 TPM	0-5*
Buque de pasaje dedicado a cruceros con propulsión no tradicional	≥ 85.000 TPM	30
	≥ 25.000 TPM < 85.000 TPM	0-30*

* El factor de reducción se calculará por interpolación lineal entre los dos valores en función del tamaño del buque. El valor más bajo del factor de reducción se aplicará a los buques más pequeños.

La OMI está elaborando unas Directrices sobre el método de cálculo, reconocimientos y verificación del EEXI. Está previsto que estén finalizadas para el MEPC 76 (junio 2021). No obstante, dado que el EEXI es una extensión a los buques existentes del EEDI de los buques nuevos, la mayoría de los procedimientos del EEXI serán los mismos que para el EEDI, con algunas adaptaciones sobre el acceso limitado a los datos de proyecto.

CII: El CII determina las emisiones específicas de CO₂ en un año concreto y será de aplicación a los buques de GT ≥ 5.000 para asegurar una armonización con los requisitos actuales sobre recopilación de datos de consumo de combustible de los buques de la regla 22A del Anexo VI de MARPOL (*Data Collection System*, DCS), dado que se entiende que estos buques son responsables de la mayoría de las emisiones de GEI del transporte marítimo internacional.

Tras finalizar cada año, todo buque de GT ≥ 5.000 tendrá que haber determinado su CII de acuerdo con los datos recopilados y la metodología de cálculo descrita en su SEEMP. De igual forma, se calculará un CII prescrito sobre la base de un factor de reducción anual para garantizar de ese modo la mejora continua de la intensidad de carbono operacional del buque dentro de un nivel de clasificación concreto y de un valor de referencia del CII. Tanto el factor de reducción anual como el valor de CII de referencia se definirán teniendo en cuenta las directrices de la OMI.

Antes del 1 de enero de 2023, los buques de GT ≥ 5.000 deberán incluir en su Plan de Gestión de Eficiencia Energética del Buque (SEEMP):

- Una descripción de la metodología para calcular el CII operacional anual obtenido y los procesos para notificar su valor a la Administración del buque.
- El CII operacional anual prescrito para los siguientes 3 años.
- Un plan de ejecución en el que se documente cómo se alcanzará el CII operacional anual prescrito durante los siguientes 3 años.
- Un procedimiento de autoevaluación y mejora.

La Administración, o una organización reconocida, documentará y verificará, teniendo en cuenta las Directrices de la OMI, el CII operacional anual obtenido respecto del CII operacional anual prescrito para establecer la clasificación de la intensidad de carbono operacional, que podrá ser, “A”, “B”, “C”, “D” o “E”, lo que indicará un nivel de rendimiento: “muy superior”, “superior”, “moderado”, “inferior” o “muy inferior” a la media. Este nivel se registrará en el SEEMP.

Los buques clasificados como “D” durante 3 años consecutivos o como “E”, deberán elaborar un Plan de medidas correctivas para alcanzar el CII operacional anual prescrito. En consecuencia,

su SEEMP será revisado para incluir el Plan de medidas correctivas. Del mismo modo, se ha instado a las Administraciones, autoridades portuarias y otras partes interesadas a que proporcionen incentivos a los buques que obtengan una calificación “A” o “B” del indicador CII.

La OMI deberá revisar, antes del 1 de enero de 2026, la eficacia de la implantación de los requisitos CII y EEXI y, si fuera necesario, aplicar medidas correctivas reforzadas.

La OMI va a iniciar una evaluación completa de los efectos de estas medidas. Su evaluación a corto plazo se va a presentar al MEPC 76 de junio 2021. Sobre esta base, se consideraría un posible marco para evaluar los efectos en los Estados de la medida adoptada y tratar las repercusiones negativas desproporcionadas en los Estados, según proceda.

2. Elaboración de un proyecto de directrices, un código de intensidad de carbono y el plan de trabajo conexo

El MEPC75 ha constituido un Grupo de trabajo por correspondencia para elaborar unas directrices técnicas sobre la reducción de la intensidad de carbono y el EEXI, al que se ha encargado avanzar en la redacción de las siguientes cuestiones:

- Método de cálculo del EEXI obtenido.
- Reconocimiento y certificación del EEXI obtenido.
- Sistema de limitación de la potencia en el eje/del motor para cumplir los requisitos del EEXI y utilización de una reserva de potencia.
- Indicadores operacionales de la intensidad de carbono y los métodos de cálculo.
- Líneas de referencia para su uso con los indicadores operacionales de la intensidad de carbono.
- Factores operacionales de reducción de la intensidad de carbono en relación con las líneas de referencia.
- Clasificación de la intensidad de carbono operacional de los buques.
- Revisión y actualización de las “Directrices de 2016 para la elaboración de un plan de gestión de la eficiencia energética del buque (SEEMP)” (Resolución MEPC.282(70)), para incorporar la elaboración de un plan de medidas correctivas y prescripciones de verificación del SEEMP.

3. Publicación del Cuarto Estudio de la OMI sobre los GEI (2020)

El 29 de julio, la OMI publicó el “Cuarto Estudio de la OMI sobre Gases de Efecto Invernadero (GEI)” elaborado por un consorcio internacional de institutos de investigación y universidades liderado por la consultora *CE Delft*.

El informe indica que las emisiones de GEI, que incluyen las de dióxido de carbono (CO₂), metano (CH₄) y óxido nitroso (N₂O), expresadas en equivalente de CO₂ (CO₂e), del sector marítimo (transporte internacional, de cabotaje y pesca) aumentaron un 9,6% entre 2012 y 2018, de 977 a 1.076 millones de toneladas (Mt). El comercio marítimo en t aumentó, en el mismo periodo, un 40%.

El informe analiza también las emisiones específicas (g-CO₂ / ton-milla transportada) del transporte marítimo internacional en su conjunto, así como para la mayoría de tipos de buques, que han mejorado entre un 21% y un 32%.

Entre 2012 y 2018 se ha producido un aumento del 150% de las emisiones de metano (CH₄), debido en gran medida al aumento de buques que usan GNL como combustible. La OMI no regula actualmente las emisiones de metano, pero varias organizaciones ya han presentado propuestas para incluir el metano en próximas revisiones del Índice de Eficiencia Energética de Proyecto (EEDI), que mide las emisiones de GEI.

Aunque el estudio subraya que el transporte marítimo ha continuado su tendencia de desvincular el crecimiento de las emisiones con el crecimiento del comercio marítimo, los resultados

muestran que las mejoras de la eficiencia técnica y las medidas operacionales por sí solas difícilmente serán suficientes para que el sector alcance el objetivo, acordado por la OMI, de reducir a la mitad las emisiones para 2050, en comparación con los niveles de 2008.

4. Propuesta para establecer un Consejo Internacional de Investigación y Desarrollo Marítimo (IMRB)

A finales de 2019, las principales organizaciones del sector del transporte marítimo internacional 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 CO₂ del transporte marítimo internacional.

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

- Crear 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.
- El IMRB manejaría un fondo dotado 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, que generaría unos 5.000 millones de dólares en un período de 10-15 años. Para los combustibles con menores emisiones de CO₂, 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.

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 CO₂ 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. Para ello, se requerirá una reducción de las emisiones de carbono por t·milla de hasta el 90%, lo que es incompatible con el uso 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.

El MEPC 75 analizó este documento y otro de ICS que incluía el informe “*Zero-carbon fuels acceleration*” (“Aceleración de los combustibles de carbono cero”) elaborado por la consultora “Ricardo” sobre las actividades de I+D que podrían emprenderse con 5.000 M\$ a lo largo de la vida del IMRB. En dicho informe se analizan los problemas técnicos relacionados con las tecnologías de carbono cero, se explica el proceso habitual de I+D (incluidos los niveles de preparación tecnológica), se aportan ejemplos de casos prácticos de proyectos que podrían ser necesarios, se indica la variedad de proyectos que podrían apoyarse mediante ese fondo y se analizan las repercusiones para los armadores y operadores de los buques. Se ha acordado que la propuesta del IMRB se estudie más a fondo en el MEPC 76, en junio de 2021.

El IMRB recibió un apoyo positivo por los gobiernos de varios países. Sin embargo, los comentarios de otros Estados miembros fueron heterogéneos, por lo que ICS deberá seguir esforzándose para lograr un apoyo consensuado a su propuesta cuando se vuelva a discutir el año que viene.

Los países que han apoyado la propuesta (algunos con ciertas salvedades que se podrán debatir) son Bahamas, Francia, Chipre, Dinamarca, Grecia, Japón, Corea, Malta, Liberia, Nigeria, Filipinas, Panamá, Singapur, **España** y Suecia.

Otros gobiernos, liderados por Noruega y que incluyen a Bélgica, Canadá, Croacia, Finlandia, Alemania, Irlanda y Países Bajos, se mostraron más reacios y propusieron que se vuelva a tratar más adelante vinculándola a un debate sobre las Medidas Basadas en el Mercado (*Market Based Measures*, MBM). ICS defiende que el IMRB no es una MBM, sino una medida independiente a corto plazo en la Estrategia sobre los GEI acordada por la OMI.

Los países más importantes que parecen oponerse totalmente al concepto del IMRB incluyen a China, India, Malasia, Arabia Saudita y EAU. La firme oposición de China es especialmente decepcionante para ICS. Esto se debe, aparentemente, a que China ya está llevando a cabo importantes inversiones en tecnologías de I + D de cero emisiones de carbono y posiblemente vea el IMRB como una duplicación de sus esfuerzos para liderar este campo.

Argentina, Brasil, Chile y EEUU, también se opusieron, aunque su oposición fue más matizada e identificaron los problemas a la propuesta del sector que, si existe voluntad política, podrían resolverse.

Los gobiernos que apoyan la propuesta y los copatrocinadores del sector ya han empezado a trabajar para presentar una evaluación completa del impacto económico en los Estados al MEPC 76, y en varios proyectos de enmienda al Convenio MARPOL.

Resoluciones aprobadas por el MEPC 75

El contenido detallado de las Resoluciones y Circulares adoptadas en esta reunión del Comité MEPC 75 aún no se han publicado debido a que la reunión finalizó el 20 de noviembre. Probablemente la OMI publicara esta información en unas semanas. Si alguna empresa necesita consultar el contenido de alguna de estas normas, nos lo puede solicitar y tan pronto como estén disponibles se podrán enviar.

- MEPC.324(75): Enmiendas al Anexo VI de MARPOL (Procedimientos de muestreo y verificación del contenido de azufre y el EEDI).
- MEPC.327(75): Fomento de la elaboración y la presentación de planes de acción nacionales voluntarios por parte de los Estados miembros con miras a abordar las emisiones de GEI procedentes de los buques.
- Proyecto de enmiendas al Anexo VI de MARPOL (Medidas técnicas y operacionales basadas en objetivos y obligatorias para reducir la intensidad de carbono del transporte marítimo internacional).
- Proyectos de enmiendas al Convenio AFS (Anexos 1 y 4).
- Proyecto de enmiendas al Anexo I de MARPOL (combustible pesado).
- Proyecto de enmiendas a los Anexos I, IV y VI de MARPOL (exención de las gabarras sin dotación ni autopropulsión de las prescripciones sobre reconocimiento y certificación).

Circulares aprobadas por el MEPC 75

- BWM.2/Circ.42/Rev.2: Orientaciones sobre el muestreo y el análisis del agua de lastre para su uso con carácter experimental de conformidad con lo dispuesto en el Convenio BWM y en las Directrices (D-2).
- BWM.2/Circ.70/Rev.1: Orientaciones para las pruebas de puesta en servicio de los sistemas de gestión del agua de lastre.
- MEPC.1/Circ.889: Directrices relativas al muestreo a bordo del fueloil destinado a utilizarse o transportarse para su uso a bordo de un buque.
- MSC-MEPC.1/Circ.5/Rev.2: Organización y método de trabajo del Comité MSC y el Comité MEPC y de sus órganos auxiliares.
- MSC-MEPC.5/Circ.7/Rev.1: Orientaciones sobre el momento de sustituir los certificados existentes por certificados revisados como consecuencia de la entrada en vigor de enmiendas a los capítulos 17 y 18 del Código CIQ (Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel).
- PPR.1/Circ.10: Nueva presentación de los productos enumerados en las listas 2 y 3 de las circulares de la serie MEPC.2: “Clasificación provisional de las sustancias líquidas de conformidad con el Anexo II de MARPOL y el Código CIQ”.

Anexos: 2.3.1: Borrador de las enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento.

2.3.2: Vigilancia del contenido de azufre correspondiente a 2019.

2.3.3: Proyecto de enmiendas al Anexo VI de MARPOL: medidas técnicas y operacionales basadas en objetivos y obligatorias para reducir la intensidad de carbono del transporte marítimo internacional.

2.4 Otros asuntos relacionados con la protección del medio ambiente

Convenio para la Gestión del Agua de Lastre (BWM)

El Convenio sobre gestión de las aguas de lastre (BWMC) entró en vigor el 8 de septiembre de 2017. A fecha de 15 de septiembre de 2020 había sido ratificado por **86** países, que representan el **91,12%** del arqueo de la flota mercante mundial.

Enmiendas al Convenio BWM

El Comité MEPC 75 ha adoptado una enmienda a la regla E-1 (Reconocimientos) del Convenio BWM sobre las pruebas de funcionamiento (puesta en servicio) de los sistemas de gestión del agua de lastre (BWMS) y el modelo de Certificado Internacional de Gestión del Agua de Lastre (Resolución MEPC.325(75)). El objetivo de las pruebas es validar la instalación del sistema demostrando que sus procesos mecánicos, físicos, químicos y biológicos funcionan correctamente. Esto se considerará un requisito de la inspección inicial o adicional para expedir el Certificado de cumplimiento de la regla D-2. Se ha publicado una actualización de la Circular BWM.2/Circ.70/Rev.1 sobre "Orientaciones para las pruebas de puesta en servicio de los sistemas de gestión del agua de lastre".

También se ha revisado la Circular BWM.2/Circ.42/Rev.2 sobre "Orientaciones sobre el muestreo y el análisis del agua de lastre para su uso con carácter experimental de conformidad con lo dispuesto en el Convenio BWM y en las Directrices (D-2)".

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

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

Sistemas de gestión de las aguas de lastre homologados por EEUU

El 17 de noviembre, el Centro de Seguridad Marítima del Servicio de Guardacostas de EEUU (USCG) ha publicado la última actualización del listado de Sistemas de Gestión de las Aguas de Lastre (BWMS) homologados definitivamente por los EEUU. Para dicha fecha, se habían homologado **38** sistemas de tratamiento y otros **9** equipos están pendientes de conseguirlo. Los equipos ya homologados por el USCG utilizan un sistema de filtrado más un tratamiento posterior que puede ser de radiación ultravioleta, electrólisis, electrocloración o inyección química.

La lista completa de los sistemas homologados hasta el momento por el USCG está disponible en el siguiente [enlace](#). Desde el mes de septiembre, el USCG ha renovado la homologación a 4 equipos y ha otorgado el Certificado de Homologación a otros 4 nuevos equipos.

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) con vistas a su adopción en el MEPC 77.

Para los fines de este análisis, por “fueloil pesado” se entienden los combustibles con una densidad superior a 900 kg/m³ a 15°C, o con una viscosidad cinemática superior a 180 mm²/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 enarboleden 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.

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 ha aprobado en el MEPC 75 y se adoptará en el MEPC 76. El Convenio AFS ya prohíbe el uso de biocidas que utilicen compuestos organoestánicos.

Directrices sobre las incrustaciones biológicas

El PPR 7 comenzó 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.

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 2020/663](#), por la que se modifica la Decisión 2012/389/PESC sobre la Misión de la UE de desarrollo de las capacidades en Somalia (EUCAP Somalia).
- [Reglamento 2020/697](#), por el que se modifica el Reglamento 2017/352 con el fin de permitir a organismos gestores de puertos o autoridades competentes flexibilidad en el cobro de tasas por infraestructuras portuarias en el contexto del brote de COVID-19.
- [Decisión 2020/721](#), sobre la posición que debe adoptarse en nombre de la UE en el Comité MEPC de la OMI, en su 75º período de sesiones, y en el Comité MSC, en su 102 período de sesiones, en lo relativo a la adopción de enmiendas a las reglas 2, 14 y 18 y a los apéndices I y VI del anexo VI del Convenio MARPOL, a las partes A-1, B, B-1 y B-2 a B-4 del capítulo II-1 del Convenio SOLAS, a las partes A-1 y B-1 del Código internacional de seguridad para los buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación y a la Resolución A.658(16) sobre la utilización y la colocación de materiales retrorreflectantes en los dispositivos de salvamento.
- [Decisión 2020/722](#), sobre la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión, en el Comité de control de los buques por el Estado rector del puerto del Memorando de Acuerdo de París durante el período 2020-2024.
- [Decisión 2020/895](#), por la que se nombra al comandante de la Fuerza de la UE para la Operación Militar de la UE destinada a contribuir a la disuasión, prevención y represión de los actos de piratería y del robo a mano armada frente a las costas de Somalia (ATALANTA), y por la que se deroga la Decisión (PESC) 2020/401 (ATALANTA/2/2020).
- [Decisión 2020/1014](#), que modifica la Decisión (PESC) 2018/905 por la que se prorroga el mandato del Representante Especial de la UE para el Cuerno de África.
- [Decisión 2020/1072](#), por la que se nombra al comandante de la fuerza de la misión militar de la UE destinada a contribuir a la formación de las fuerzas de seguridad somalíes (EUTM Somalia) y por la que se deroga la Decisión (PESC) 2019/1264 (EUTM Somalia/1/2020).
- [Recomendación UE 2020/1475](#), sobre un enfoque coordinado de la restricción de la libre circulación en respuesta a la pandemia de COVID-19.
- [Decisión 2020/1675](#), por la que se modifica la Decisión 2016/2323, por la que se establece la lista europea de instalaciones de reciclado de buques con arreglo al Reglamento UE 1257/2013.

3.2 Otros asuntos comunitarios

Reglamento 1257/2013 sobre Reciclaje de Buques

Directrices de la Comisión para los inspectores de Port State Control y armadores en relación con el Inventario de Materiales Peligrosos

En virtud del Reglamento UE 1257/2013, a partir del 31 de diciembre de 2020 los buques existentes de pabellón europeo, o de cualquier pabellón que hagan escala en puertos europeos, están obligados a disponer a bordo de un Inventario de Materiales Peligrosos (*Inventory of Hazardous Materials*, IHM) y su correspondiente Certificado que debe expedir la Administración tras una inspección del buque.

Debido a las restricciones del COVID-19, se prevé que muchos buques no podrán disponer el 1 de enero de 2021 del IHM. Por ello, a finales de junio, las principales asociaciones que representan el sector marítimo internacional (ICS, BIMCO, INTERTANKO, INTERCARGO, ECSA o CLIA entre otras), enviaron una carta a la Comisión Europea (CE) solicitando una moratoria de 12 meses a esta obligación.

El 20 de octubre, la CE publicó una Comunicación en la que reconoce que las restricciones del COVID19 podrían haber impedido a muchos armadores obtener los IHM o a los inspectores del Estado de abanderamiento verificarlos y certificarlos. Para dar respuesta a esta situación, propone que las autoridades de Port State Control (PSC) apliquen un enfoque armonizado a partir del 1 de enero de 2021 en sus inspecciones sobre esta materia durante un periodo limitado de 6 meses (hasta el 30 de junio de 2021).

El documento reitera como principio básico que la responsabilidad principal del cumplimiento de las obligaciones relacionadas con el IHM recae en el armador y se invita a los Estados miembros a que evalúen las circunstancias específicas de cada armador y en qué grado podría aplicarse el concepto de “fuerza mayor”.

En esencia, la Comisión propone que si el buque no dispone del IHM y su Certificado asociado a partir del 1 de enero de 2021, el armador o capitán deberá demostrar que se han tomado todas las medidas posibles para llevar a cabo el trabajo y obtener la certificación requerida. Las pruebas para demostrarlo pueden ser un contrato de servicios para el muestreo o un reconocimiento. Estas pruebas también pueden consistir en una justificación de los motivos por los que no se ha podido obtener un IHM “semicompletado”, que demuestre la imposibilidad de cumplir otros elementos de la certificación distintos de la inspección a bordo.

El apartado 2 de las Directrices trata el caso de los buques que cuentan con un IHM semicompletado preparado a distancia sin tomar muestras a bordo. Aunque un IHM sin un muestreo a bordo no debe admitirse por no estar completo según las Directrices de la OMI, sí podría aceptarse excepcionalmente un reconocimiento o toma de muestras a distancia si el Estado de abanderamiento lo ha autorizado. En este caso, el buque deberá disponer de una planificación y disposiciones documentadas que indiquen cuándo podrán completar el IHM las personas cualificadas para tomar las muestras.

En ambos casos, el inspector de PSC decidirá caso por caso si acepta la prueba presentada en función de las circunstancias específicas del buque de que se trate y aplicando su criterio profesional. Si acepta las pruebas, deberá especificar que los documentos deben completarse y aprobarse en un plazo de 4 meses tras la inspección. Además, emitirá una advertencia al buque y registrará el resultado de la inspección y la advertencia en el sistema THETIS de la UE.

Si estos planes tienen que volver a modificarse después de la inspección porque se mantienen las restricciones de viaje o de acceso, el armador/capitán debe presentar suficientes pruebas por escrito de los inspectores del IHM que demuestren que no ha sido posible cumplir los planes iniciales.

Actualización de la lista europea de instalaciones de reciclaje

El 12 de noviembre, la Comisión Europea publicó la Decisión (UE) 2020/1675 en la que se actualiza la lista de instalaciones de reciclaje de buques, ya en su 7ª versión.

Esta nueva lista incluye 4 instalaciones nuevas, 1 en Dinamarca, 1 en Noruega y 2 en Turquía. Asimismo, Reino Unido ha reducido su número de instalaciones de 4 a 3 y Letonia de 2 a 1. En conjunto actualmente la lista la integran 43 instalaciones:

- 34 en el EEE: Noruega (7), Dinamarca (6), Francia y Lituania (4 en cada país), Países Bajos y Reino Unido (3 en cada país), Letonia (2) y Bélgica, Estonia, España, Portugal, Italia, Letonia y Finlandia (1 en cada país).
- 9 en países terceros: 8 en Turquía y 1 en EEUU.

Esta Decisión entrará en vigor el 2 de diciembre de 2020.

Propuesta de la Comisión para revisar el Reglamento de Reciclaje y el acuerdo bilateral sobre la prohibición de Basilea sobre las exportaciones de residuos peligrosos

El 28 de octubre, la Comisión envió una Nota Informativa a los Estados miembros sobre la prohibición de llevar a cabo exportaciones de residuos peligrosos en virtud del [Convenio de Basilea](#) que trata el control de los movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y su eliminación, y una propuesta sobre el camino a seguir en relación al Reglamento de Reciclaje de Buques de la UE.

Esta Nota analiza las implicaciones de la prohibición de Basilea y concluye que la condición previa para incluir cualquier instalación de reciclaje de países que no pertenecen a la OCDE en la Lista de instalaciones de la UE es que la exportación de los buques al final de su vida útil esté amparado por un acuerdo o convenio que satisfaga las condiciones del art. 11 del Convenio de Basilea. Por tanto, la inclusión de una instalación india en la Lista europea requeriría la celebración de un acuerdo o convenio bilateral entre la UE y la India. A este respecto, la Comisión ha propuesto iniciar las negociaciones con las autoridades indias para celebrar un acuerdo o convenio bilateral. El 20 de julio, la UE e India circularon una [Declaración](#) conjunta sobre la eficiencia de los recursos y la economía circular, en la que se hacía referencia a la cooperación en el reciclaje de buques.

Además, la Comisión ha señalado que los datos actuales sobre el desguace de buques muestran que los efectos que ha tenido hasta ahora el Reglamento de Reciclaje han sido limitados debido a que los buques de pabellón comunitario se han abanderado en terceros países en el momento en que se iban a reciclar. Por ello, la Comisión ha informado de que revisará el Reglamento actual para introducir incentivos económicos destinados a abordar la brecha de los beneficios del reciclaje entre los astilleros no incluidos y los astilleros incluidos en la Lista europea. Además, la Comisión quiere ampliar el alcance del reglamento e introducir el concepto “*EU beneficiary ownership*”. La revisión del Reglamento se ha previsto para 2023 a más tardar.

Según ECSA, si bien un acuerdo bilateral con la India eliminaría cualquier argumento legal que surja en virtud de la prohibición de Basilea contra la evaluación y posiblemente la inclusión de los astilleros indios en la Lista europea, como cuestión de principio, el sector debe oponerse a la revisión del Reglamento teniendo en cuenta que ha pasado un período de aplicación muy corto.

El argumento principal en contra de una revisión de este tipo debería ser el principio de mejora de la legislación de la Comisión y que no ha transcurrido el tiempo suficiente desde la implantación del Reglamento para determinar su impacto. Este es especialmente el caso teniendo en cuenta el impacto del COVID-19 este año.

Directrices de ICS sobre el Reglamento de Reciclaje y el Inventario de Materiales Peligrosos (IHM)

El 1 de julio, las principales organizaciones marítimas internacionales (ICS, ECSA, BIMCO, CLIA, INTERTANKO e INTERCARGO entre otras) publicaron unas [Directrices](#) sobre la aplicación del Reglamento UE 1257/2013 sobre Reciclaje de Buques y la preparación del IHM. Estas Directrices incluyen medidas a adoptar por las empresas para demostrar que han llevado a cabo las acciones necesarias para cumplir el Reglamento, a pesar de los posibles retrasos derivados del COVID-19.

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

Publicación del informe 2018 sobre emisiones de CO₂

La Comisión Europea publicó, a finales de mayo, el primer informe anual que analiza los datos sobre emisiones de CO₂ correspondientes al transporte marítimo en 2018 recogidos por el sistema MRV en virtud del Reglamento 2015/757.

Este Reglamento establece que todos los buques de GT> 5.000 que transporten carga o pasaje hacia/desde o entre puertos europeos debe remitir anualmente a la Comisión Europea una serie de datos para calcular sus emisiones de CO₂. En este primer informe se analizan los datos relativos al año 2018, en función de los datos consolidados en septiembre de 2019. Posteriormente se han seguido corrigiendo estos datos, que son públicos en la web de EMSA, en el siguiente [enlace](#). El informe destaca los siguientes puntos:

En 2018, las emisiones de CO₂ cubiertas por el sistema europeo de notificación (MRV) sumaron **138 millones de toneladas (Mt)**. Según la última versión publicada en la web (14 de noviembre de 2020), dicho dato sería 144,3 Mt.

- Suponen el 3% de las emisiones totales de CO₂ de la UE y el 15% de las emisiones globales asociadas al transporte marítimo (internacional y de cabotaje nacional).
- El 32% de las emisiones corresponden a viajes entre puertos europeos, el 6% a la estancia en puerto y el 62% a viajes entre puertos europeos y terceros países.

En total, se han analizado datos correspondientes a más de **11.600 buques que suman unos 650 millones de tpm**, de los que:

- Más de la mitad de los buques estaban operados por empresas con sede en Europa.
- Dos tercios de los buques estaban abanderados fuera de la UE.
- Estaban operados por más de 2.000 empresas de las que aproximadamente la mitad eran europeas.
- En total, participaron 29 empresas verificadoras acreditadas y entre 4 de ellas expidieron el 62% de los documentos de conformidad (3 de ellas son empresas pertenecientes al EEE).

Durante 2018, la flota analizada, en los tráficos sujetos al MRV, **consumió 44 Mt de combustibles**.

- El 70% de HFO, seguido del MGO y MDO (20%) y GNL (3%).
- Este combustible representa el 90% del combustible marino vendido en los puertos de la UE.

Sobre la flota analizada:

- Los portacontenedores emitieron el 30% del CO₂ y suponen el 18% de la flota analizada, en términos de tpm. Viajaron una distancia equivalente a 70 millones de millas náuticas con una velocidad media de 14 nudos.
- Los graneleros, que suponen el 37% de las tpm de la flota analizada emitieron solo el 13% de las emisiones de CO₂. Viajaron una distancia de 55 millones de millas náuticas a una velocidad media de 10,5 nudos.
- La flota analizada tiene una edad media de 11 años, aunque existe gran disparidad entre segmentos, siendo los más jóvenes los graneleros y los mayores los buques de pasaje y ro-pax. Teniendo esto en cuenta, gran parte de la flota que actualmente navega por aguas europeas todavía estará operando en 2040.
- Existe gran similitud entre la estructura de la flota analizada y la flota mundial.

El estudio dedica, además, un capítulo a analizar y comparar la eficiencia energética teórica y la operacional de los principales segmentos de flota cubiertos por el MRV (petroleros, graneleros y portacontenedores), utilizando el Índice de eficiencia energética de proyecto, EEDI establecido por la OMI, así como otros índices representativos y comparables con éste.

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 CO₂ del transporte marítimo (Reglamento MRV). Esta modificación estaba teóricamente prevista para su alineación con el sistema de la OMI, opción que no parece que vaya a admitirse.

El 7 de julio, la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria del Parlamento Europeo (ENVI) aprobó una serie de propuestas de enmienda al Reglamento UE 2015/757 actual sobre el seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de CO₂ generadas por el transporte marítimo (Reglamento MRV). Las propuestas de enmienda del ENVI son todas ellas muy negativas para el transporte marítimo y al margen de las normas de la OMI. No obstante, se recogió la enmienda planteada ANAVE de ampliar la exención del informe por viaje para los buques que se dediquen al transporte marítimo de corta distancia, debiendo para ello ser el 90% de los viajes de un buque dentro de la UE en lugar de la totalidad, como hasta ahora. Esta enmienda reduciría la carga burocrática para los buques dedicados al TMCD.

El 15 de septiembre, se pronunció el Pleno del Parlamento Europeo. Las enmiendas que se adoptaron:

- Incluyen el transporte marítimo en el sistema europeo de comercio de derechos de emisión de CO₂ (ETS). Esta propuesta se ha introducido sin que se disponga de una evaluación de impacto, como establece el procedimiento legislativo ordinario de la UE, y aprovechando el trámite de modificación del Reglamento MRV.
- Establecen una reducción de las emisiones que va más allá del objetivo de la OMI para 2030 y, antes de 2030, la obligación de reducir las emisiones medias anuales de CO₂ con multas en caso de incumplimiento.
- Determinan que en 2030 ningún buque atracado en un puerto de la UE podrá emitir GEI.
- Establecen un sistema de etiquetado del comportamiento medioambiental de los buques.

Estas propuestas se discutirán en el Consejo dentro del procedimiento legislativo de la UE. Si no se consiguiera dicha aprobación se trataría de llegar a un acuerdo entre el Parlamento, Consejo y Comisión (trílogos) que debería ser ratificado por Parlamento y Consejo. Estos trílogos están previstos para comienzos de 2021.

Propuesta de la Comisión para incluir el transporte marítimo internacional en el sistema de comercio de emisiones europeo (EU-ETS)

El 17 de septiembre, la Comisión Europea presentó una propuesta que incluye un nuevo objetivo de reducción neta de las emisiones de GEI de la UE del 55% para 2030. Ese mismo día, publicó una Comunicación en la que establece las medidas necesarias para alcanzar el objetivo y señala que la UE debería incluir al menos el transporte marítimo intracomunitario dentro del EU-ETS.

El 7 de octubre, el Parlamento Europeo votó a favor del objetivo de reducción del 60% de las emisiones de carbono para 2030. Este objetivo del 60% implica reducciones absolutas de emisiones, mientras que el objetivo de la Comisión permite la compensación (reducciones netas). La posición del Parlamento hace una referencia a que el transporte marítimo esté sujeto a los objetivos climáticos de la UE para 2030 y 2050.

En la Cumbre de líderes de los Estados miembros de la UE celebrada en julio, se reconoció que la Comisión ha sugerido que los fondos que se generarían a partir de la adquisición de derechos de emisión de carbono por el transporte marítimo podrían formar una parte significativa del paquete de recuperación post- COVID de la UE que se ha acordado. Los gobiernos de los países extracomunitarios, por lo tanto, están preocupados por esta propuesta unilateral, que muy probablemente ven como un “impuesto” extraterritorial al comercio internacional.

Evaluación de impacto inicial sobre la revisión de la Directiva EU-ETS

El 28 de octubre, la Comisión Europea publicó una [Evaluación Inicial de Impacto](#) (*Inception Impact Assessment*, IIA) sobre la revisión de la Directiva EU-ETS, que estará abierta hasta el 26 de noviembre, y que establece los objetivos y opciones políticas para su revisión, así como una evaluación preliminar de sus posibles impactos económicos, sociales y medioambientales. La revisión abarcará el período hasta 2030 (fase 4 del EU-ETS).

La evaluación de impacto analizará la extensión del sistema de comercio de emisiones a las emisiones procedentes de los buques, las emisiones potenciales de los edificios y del transporte por carretera o a la combustión de todos los combustibles fósiles y la incineración de desechos. En relación con el alcance geográfico, la evaluación de impacto estudiará la inclusión de al menos las emisiones intracomunitarias del sector marítimo.

El IIA reconoce que la fijación de los precios del carbono no elimina todas las barreras para desplegar una solución de emisiones bajas y nulas, y señala que existen opciones limitadas de descarbonización disponibles para el sector.

La evaluación de impacto también tendrá en cuenta los sectores expuestos a un riesgo significativo de “fugas de carbono” y estudiará las disposiciones sobre dichas “fugas de carbono”, como las reglas de asignaciones de emisión gratuitas y la actualización de los índices de referencia de las emisiones. El IIA señala que el análisis anterior mostró unos impactos limitados de la fijación de los precios del carbono aplicados a las emisiones marítimas en los precios de las materias primas, en comparación con las fluctuaciones normales de precios, pero que se llevará a cabo un análisis actualizado, teniendo también en cuenta la situación de islas más alejadas y regiones periféricas.

Consulta pública de la Comisión sobre el establecimiento del EU ETS para el transporte marítimo

El 16 de noviembre, la Comisión Europea publicó una [Consulta pública](#) sobre la revisión de la Directiva EU-ETS, que estará abierta hasta el 5 de febrero de 2021, y que engloba a todos los

sectores a los que ya se les aplica el EU-ETS, así como a sectores nuevos, entre ellos el transporte marítimo.

La consulta incluye 7 preguntas que se refieren específicamente a la inclusión de las emisiones de GEI de los buques, entre ellas, las siguientes:

- Establecer la **medida más adecuada** para fijar un precio a las emisiones de GEI de las actividades de transporte marítimo de la UE: respuestas que propone el cuestionario:
 1. Ampliar la aplicación del EU-ETS.
 2. Diseñar un EU-ETS específico para el transporte marítimo.
 3. Un impuesto de la UE.
 4. Otra medida.
- Quién debería ser la **entidad responsable** de pagar el precio del carbono: posibles respuestas:
 1. Operadores comerciales.
 2. Armador.
 3. Otros.
- Aplicación en relación con el **tamaño del buque**: posibles respuestas:
 1. Buques de más de 400 GT.
 2. Buques de más de 5.000 GT.
 3. Otros.
- **Ámbito geográfico** de aplicación: posibles respuestas:
 1. Sólo a viajes intracomunitarios (desde un puerto de la UE hacia otro puerto de la UE).
 2. Viajes intracomunitarios y viajes internacionales de entrada a la UE cubiertos por el Reglamento MRV (desde un puerto no-UE hacia un puerto de la UE).
 3. Viajes intracomunitarios y viajes internacionales de salida de la UE cubiertos por el Reglamento MRV (desde un puerto de la UE hacia un puerto no-UE).
 4. Viajes intracomunitarios y el 50% de los viajes internacionales de entrada y salida de la UE cubiertos por el Reglamento MRV (desde un puerto de la UE hacia un puerto no-UE y viceversa).
 5. Otros.
- **Tipo de emisiones** que deberían incluirse: posibles respuestas:
 1. Sólo las emisiones de CO₂.
 2. Las emisiones de CO₂, metano, óxidos de nitrógeno y carbono negro.
 3. Otras.

Además de las cuestiones específicas relativas al transporte marítimo, la consulta incluye otras cuestiones horizontales que se refieren a la “fuga de carbono”, el Mecanismo de Ajuste en Frontera del Impuesto sobre el Carbono (*Carbon Border Adjustment Mechanism*) y la asignación de derechos de emisión gratuitos, incluido el análisis comparativo pertinente. Además, se trata especialmente la utilización de los ingresos aborda en relación con los 2 fondos EU-ETS existentes.

Estudio conjunto ECSA-ICS sobre la aplicación al transporte marítimo de un sistema de comercio de emisiones

En el mes de julio, ICS y ECSA publicaron el estudio conjunto “[*Implications of application of the EU Emissions Trading System \(ETS\) to international shipping and potential benefits of alternative Market-Based Measures \(MBMs\)*](#)”, que se ha presentado oficialmente a mediados de septiembre, para ayudar a los Estados miembros de la UE y otras partes interesadas a entender todas las implicaciones de extender el EU-ETS al transporte marítimo.

Este estudio analiza las potenciales ventajas y desventajas para la UE de incluir el comercio marítimo en el EU-ETS, sus implicaciones legales y si un ETS regional sería eficaz para reducir las emisiones. El informe concluye que la inclusión del transporte marítimo internacional en el EU-ETS podría tener graves implicaciones sobre los progresos en la OMI para alcanzar acuerdos que permitan lograr nuevas reducciones de las emisiones totales de GEI.

Potenciales ventajas:

- El EU ETS establece un límite máximo a las emisiones que el sector en su conjunto y los emisores individuales deben respetar, un límite que puede modificarse progresivamente para garantizar que se logren los objetivos fijados políticamente.
- El EU ETS ya está operativo para varios sectores industriales y cuenta con mecanismos probados para la asignación de derechos de emisión y plataformas comerciales para la compra-venta de estos derechos.
- El EU ETS permite la reducción de emisiones dentro y fuera del sector, lo que da lugar a una flexibilidad sobre los sistemas que se pueden utilizar para el cumplimiento, incluyendo el uso de compensación (*offsetting*).
- Como es el mercado el que determina el precio del carbono, algunos economistas sostienen que así se garantiza que las emisiones de CO₂ se reducen de la manera más económica y potencialmente permiten comerciar con otros mercados de carbono.
- Para que los emisores cumplan los límites de emisiones de carbono impuestos, el EU ETS puede estimular potencialmente la penetración de combustibles alternativos y tecnologías innovadoras.
- El sistema europeo de seguimiento, informe y verificación de las emisiones (EU-MRV) ya está en vigor para los buques que operan en tráficos en y con la UE y podría usarse como base para la aplicación de EU ETS.

Potenciales desventajas:

- Riesgo de socavar las negociaciones en la OMI para aplicar su Estrategia inicial para la reducción de GEI de las emisiones de los buques, lo que retrasaría los esfuerzos mundiales para adoptar medidas para reducir las emisiones absolutas y apoyar a los países menos desarrollados (PMA) y a los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID).
- Riesgo de una mayor tensión política con terceros países que podría conducir a disputas comerciales, especialmente si se percibe esta actuación de la UE más como una forma de recaudación de ingresos que como un genuino intento de reducir las emisiones del transporte marítimo internacional.
- Mayor incertidumbre sobre el precio de emisión de una tonelada de CO₂, ya que dependería de la oferta y la demanda. Si el precio cayese, debido a una menor demanda, habría menor disposición y capacidad de las empresas para acometer inversiones para reducir el CO₂.
- La carga administrativa y los costes asociados serían significativamente mayores en comparación con otras MBM, sobre todo para las pequeñas y medianas empresas (PYME), y sobre los sectores tramp y de TMCD, lo que deberían tener muy en cuenta los responsables políticos.
- La diversidad de tipos de buques, relaciones contractuales y operadores presentes configuran un mercado muy complejo, lo que sugiere la necesidad de que los legisladores apliquen

un enfoque pragmático, como ya ha demostrado la recomendación del Parlamento Europeo de mantener el transporte por carretera fuera del ámbito del EU-ETS.

- Dependiendo de cuál fuese finalmente el ámbito de aplicación, existiría un alto riesgo de “fuga de carbono”, lo que aumentaría las emisiones de CO₂ del transporte marítimo fuera del ámbito del EU-ETS y produciría una distorsión del mercado;
- Riesgo de introducir incentivos perversos, por ejemplo, si las mejoras de eficiencia introducidas con anterioridad no se reflejasen en la concesión de derechos gratuitos;
- Desviar posibles inversiones en la mejora de la eficiencia energética de los buques nuevos y existentes a la compra de derechos de emisión, menoscabando así las medidas de eficiencia energética basadas en objetivos adoptadas por la OMI con el apoyo de los Estados UE.
- La aplicación del EU-ETS a la aviación internacional (para vuelos dentro de la UE) no ha producido ninguna reducción de las emisiones absolutas de este sector, en contraste con el transporte marítimo, cuyas emisiones absolutas de GEI se han reducido significativamente durante el mismo período.
- Los fondos recaudados a partir de la compra de derechos de emisión de carbono por el sector marítimo no se utilizarían para proyectos de I+D en el sector naviero, a diferencia del Consejo Internacional de I+D Marítimo (IMRB) propuesto a la OMI por el sector naviero, que a su vez podría constituir la base de una MBM global y acelerar el desarrollo de tecnologías sin carbono y la descarbonización completa.

Brexit – Cambios a partir del 1 enero 2021

El 31 de diciembre de este año finaliza el periodo transitorio establecido en el “Acuerdo de Retirada” firmado entre la Unión Europea (UE) y el Reino Unido (RU), durante el cual se deben negociar el acuerdo o acuerdos sobre las relaciones futuras.

Aunque finalmente se alcancen dichos acuerdos, la participación del RU en el mercado único europeo, la unión aduanera, el IVA y los impuestos especiales se modificarán sustancialmente, creando barreras que, hoy en día, no existen. En el mes de julio, se publicaron 2 documentos sobre los siguientes asuntos:

1. Comunicación de la Comisión Europea (CE) sobre los cambios que se producirán en diversos ámbitos a partir del 1 de enero de 2021

Para que todos los interesados puedan prepararse para los cambios que se producirán independientemente del resultado de las negociaciones entre ambas partes, la CE ha publicado una [Comunicación](#) en la que se analizan los principales cambios en la futura relación con el RU en materia de comercio de productos y servicios, energía, derecho mercantil y civil o propiedad intelectual, entre otros.

La CE también está revisando los 102 avisos publicados durante la fase de negociaciones del Acuerdo de Retirada, de los que la mayoría seguirán siendo aplicables tras el fin del período transitorio. Hasta ahora, han actualizado 87 de estos avisos, que se pueden consultar en el Anexo I de esta Comunicación o en el siguiente [enlace](#). Los más importantes en relación con el transporte marítimo se refieren a:

- Normas en el ámbito de la [protección marítima](#) (*security*):
 - El Reg. 725/2004 relativo a la mejora de la protección de los buques: dejará de aplicarse al RU la exención del suministro de información sobre protección antes de la entrada en puerto a los servicios regulares que figura en el artículo 7. Es decir, a partir del 1 de enero

de 2021, todos los servicios regulares incluidos en el ámbito de aplicación del artículo 6 del reglamento (por ejemplo, ferries que enlacen un puerto de RU con otro un Estado miembro de la UE), deberán suministrar la información sobre protección antes de la entrada en el puerto comunitario.

- Directiva 2005/65 sobre mejora de la protección portuaria: según el artículo 16.2, el personal que lleve a cabo las inspecciones de protección o que se encargue del tratamiento de información confidencial debe estar habilitado por el Estado miembro del que sea nacional (incluidas las Organizaciones reconocidas). Por tanto, el personal habilitado por el RU no podrá llevar a cabo estas inspecciones. Se aplica de igual manera en las inspecciones en virtud del art. 12 del Reg. 725/2004.
- [Derechos de los pasajeros](#): El Reg. 1177/2010 sobre los derechos de los pasajeros que viajan por mar y por vías navegables interiores se seguirán aplicando a los pasajeros cuando el puerto de embarque esté situado en un Estado miembro o en el RU y el puerto de desembarque esté en un Estado miembro y el operador del servicio esté establecido en un Estado miembro u ofrezca servicios de transporte hacia o desde un Estado miembro.
- [Transporte marítimo](#):
 - Cabotaje: A partir del 1 de enero de 2021, en virtud del Reg. 3577/1992 sobre la libre prestación de servicios de transporte marítimo dentro de los Estados miembros, sólo podrán prestar servicios de cabotaje nacional los armadores que cumplan los requisitos de armador comunitario establecidos en artículo 2.2 de dicho Reglamento.
 - Organizaciones reconocidas: El artículo 8 del Reg. 391/2009 se ha enmendado por medio del Reg. 492/2019, de tal forma que todas las organizaciones reconocidas serán evaluadas por la Comisión, conjuntamente con el Estado o Estados miembros que las hayan autorizado (...), en vez de serlo por la Comisión y el Estado que haya presentado la solicitud de reconocimiento.
 - Port State Control: Dejará de aplicarse en RU el sistema de inspección establecido en la Directiva 16/2009.
 - Formación en las profesiones marítimas: Una vez finalizado el periodo transitorio:
 - Los certificados expedidos a los marinos por el RU no serán aceptados en los Estados miembros de la UE.
 - Los certificados expedidos por el RU no podrán ser refrendados por ningún Estado miembro. No obstante, aquellos títulos que hayan sido refrendados antes del final del periodo transitorio seguirán siendo válidos hasta la fecha en la que expire el refrendo.
 - RU pasará a ser tratado como un Estado tercero y sus refrendos se registrarán por el artículo 19 de la Directiva 106/2008.
- [Reciclaje de buques](#). En relación con el Reg. 1257/2013:
 - Las 3 instalaciones de reciclado del RU que figuran en la Parte A de la lista europea de instalaciones de reciclado de buques serán eliminadas de la lista (en dos de ellas, su fecha de expiración se produce durante el periodo transitorio y la tercera más tarde, por lo que será retirada de la lista en día que termine el periodo transitorio). Posteriormente, podrán solicitar su inclusión en la Parte B de la lista europea de instalaciones de reciclado.
 - A partir del 1 de enero de 2021, los buques abanderados en el RU que hagan escala en puertos europeos deberán llevar a bordo el inventario de materiales peligrosos y su correspondiente certificado.

2. Publicación del “Modelo operativo para las fronteras” del Gobierno del Reino Unido

El gobierno británico ha publicado una guía, titulada “Modelo operativo para las fronteras”, que explica cómo se llevarán a cabo las importaciones y exportaciones con el RU tras el periodo transitorio.

Este [modelo](#) se aplicará en 3 etapas que comenzarán el 1 de enero 2021, 1 de abril 2021 y 1 de julio 2021.

Brexit. Reconocimiento de las cualificaciones de marinos europeos y del Reino Unido

El 6 de octubre, ECSA y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) enviaron una carta a los Ministerios de Transportes y Directores Generales de Marina Mercante de los Estados miembros en la que muestran su preocupación sobre el avance de las negociaciones del Brexit y la posibilidad de que finalmente no se pacte un acuerdo de salida.

En dicha carta, se llamaba especialmente la atención sobre el reconocimiento de los títulos de competencia y certificados de suficiencia de los marinos del Reino Unido y se insta a los Estados miembros de la UE a presentar conjunta o individualmente una solicitud de reconocimiento mutuo de títulos con el Reino Unido lo antes posible y, en todo caso, antes de que finalice el período de transición, para evitar posibles vacíos legales que puedan dar lugar a que un marino se quede sin cobertura involuntariamente.

Sobre este asunto, el Ministerio de Transportes del Reino Unido envió en septiembre una carta a los Ministros de los Estados miembros de la UE a través de sus Representaciones Permanentes ante la UE señalando que el Reino Unido sigue comprometido a aceptar certificados de competencia de los países de la UE una vez finalizado el periodo de transición.

Teniendo en cuenta que este reconocimiento no solo permitiría el enrole en buques de pabellón español de marinos de Reino Unido sino que también, en régimen de reciprocidad, de marinos españoles en buques de pabellón de Reino Unido, hemos informado a la DGMM que sería recomendable que España presentara una solicitud de reconocimiento mutuo de títulos con el Reino Unido.

El 19 de noviembre, la DGMM nos ha informado de que han elaborado un Informe que analiza la situación de las titulaciones marítimas profesionales y de recreo una vez que se produzca la salida del Reino Unido de la UE, y establece la posición española sobre este asunto en los siguientes términos:

- Concesión automática del reconocimiento al Reino Unido según el art. 19 de la Directiva 2008/106/CE, para así poder cerrar un acuerdo bilateral en el menor tiempo posible.
- En caso de que el Reino Unido no quisiera llevar a cabo el acuerdo bilateral de titulaciones profesionales, utilizar como moneda de cambio la aceptación de las titulaciones inglesas para el uso de las mismas en embarcaciones de recreo abanderadas en España, al ser este un claro interés del Reino Unido.
- Considerar a Reino Unido como uno de los terceros países contemplados en el Anexo IX del RD 875/2014, para que a sus nacionales se les reconozcan como títulos válidos para el gobierno de las embarcaciones de recreo de como títulos válidos para el gobierno de las embarcaciones de recreo de pabellón español aquellos títulos de recreo expedidos por el Reino Unido.

4. PIRATERÍA

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

El último informe publicado por la Oficina Marítima Internacional (*International Maritime Bureau's Piracy Reporting Centre*, IMB PRC) de la Cámara de Comercio Internacional (ICC) muestra que en los primeros 9 meses de 2020 un total de 85 marinos fueron secuestrados y retenidos para pedir un rescate. Aproximadamente el 95% de los secuestros a nivel mundial durante este período se produjeron en el golfo de Guinea, con 80 tripulantes capturados (+40% respecto al mismo periodo de 2019) en 14 ataques en las costas de Nigeria, Benín, Gabón, Guinea Ecuatorial y Ghana.



Según el IMB, los piratas, armados con armas de fuego automáticas y cuchillos, están secuestrando grupos cada vez mayores de marinos en esta zona y a una mayor distancia de la costa, y ha advertido que *están “bien organizadas y su objetivo son todo tipo de buques”*.

El informe indica que se han producido un total de **132** ataques entre enero y septiembre de 2020, frente a los **119** registrados en el mismo período el año pasado.

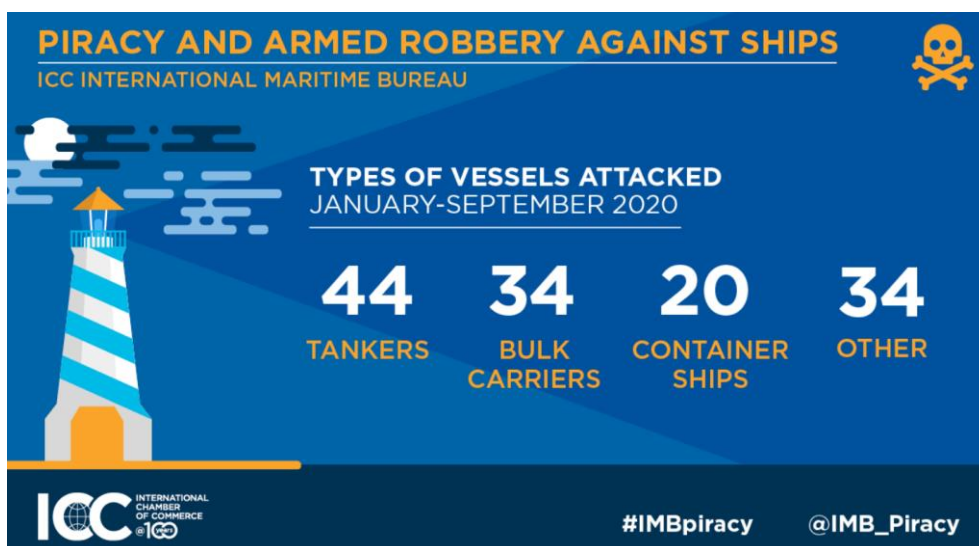


De estos 132 ataques, 112 fueron buques abordados, 6 recibieron disparos con armas de fuego, 2 fueron secuestrados en el golfo de Guinea y se intentaron otros 12 ataques que resultaron fallidos.



Durante los primeros nueve meses de 2020, se han notificado **134** casos de **agresión, lesiones y amenazas** a marinos en todo el mundo. Estos incidentes incluyen los mencionados 85 secuestros, y otros 31 miembros de tripulaciones retenidos como rehenes a bordo de sus buques. Para el director de IMB, Michael Howlett, *“las tripulaciones de los buques ya se están enfrentando a presiones excepcionales debido a la pandemia del COVID-19 y el riesgo de piratería o de robo a mano armada es un estrés adicional”*.

El informe de IMB incluye un agradecimiento especial a las autoridades nigerianas, en particular a su Armada y a la Agencia de Seguridad y Administración Marítima, NIMASA, que *“continúan proporcionando información oportuna, acciones y una valiosa cooperación entre las agencias”*. IMB insta a todos los capitanes y operadores de buques que informen a su Centro de Notificación de Piratería de cualquier ataque a sus buques o tripulaciones.



En **Somalia** y el **golfo de Adén** no se han producido incidentes en el periodo enero-septiembre de 2020 manteniendo la cifra de 0 ataques registrada en 2019. El IMB alerta de que es importante recordar la importancia de seguir las prácticas recomendadas BMP5 ya que *“los piratas somalíes siguen teniendo la capacidad y los medios para organizar ataques en el Océano Índico”*.

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

Piratería en Asia en el periodo enero-septiembre 2020

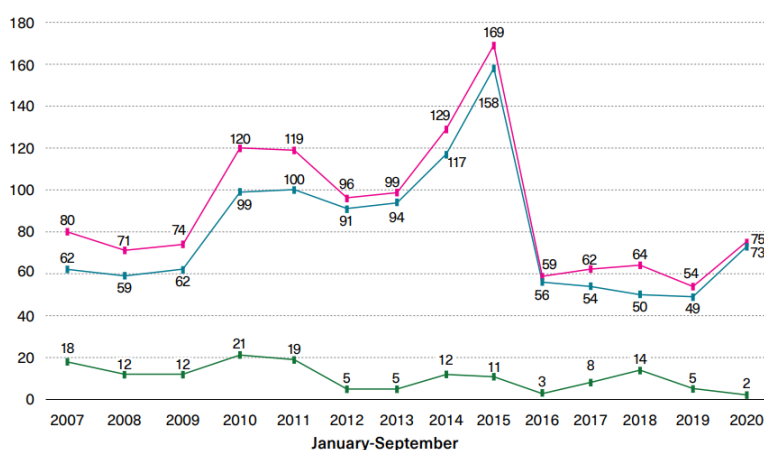
Durante los meses de enero y septiembre de 2020, se han producido en Asia **75** casos de piratería y robos a mano armada contra buques (incluidos 2 intentos), un **aumento del 39%** en comparación con los 54 incidentes (5 tentativas) en el mismo periodo de 2019.

De los 75 incidentes, 71 fueron robos a mano armada. Se produjeron en Bangladesh, India, Indonesia, Filipinas, Vietnam, mar de China Meridional y estrecho de Singapur. Como dato positivo, en lo que llevamos de año se han reducido los ataques en los puertos/fondeaderos de China y Malasia con respecto a 2019.

Otro motivo de preocupación ha sido el aumento del número de ataques en el estrecho de Singapur. Se han producido 22 casos frente a 15 incidentes en el mismo período de 2019.

En los mares de Sulú-Célebes y aguas del Este de Sabah (Malasia) un arrastrero con 5 marineros a bordo fue secuestrado el 17 de enero en la costa de Lahad Datu (Sabah). Se ha informado sobre la planificación de secuestros por miembros del grupo Abu Sayyaf en Sabah y Semporna (Malasia) dirigidos a buques que transitan las aguas de Tawi-Tawi y Sabah.

Se recomienda a las compañías navieras que sigan las pautas del documento "[Guidance on abduction of crew in the Sulu-Celebes seas and waters off Eastern Sabah](#)" y que mantengan las comunicaciones con los Centros de Operaciones de Filipinas y el Grupo de Protección de Sabah Oriental (*Eastern Sabah Security Command*, ESSCOM) de Malasia cuando naveguen por la zona.

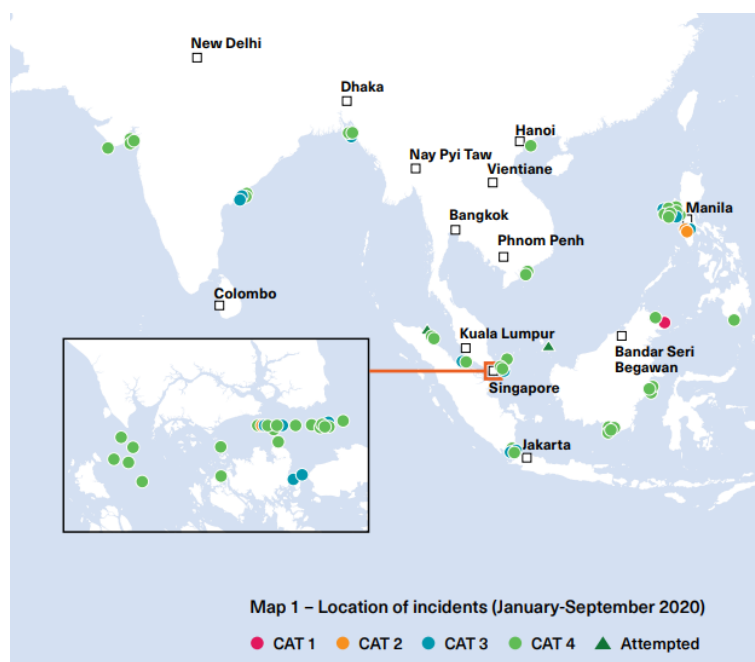


Graph 1 – Number of incidents (January-September of 2007-2020)

■ Total ■ Actual ■ Attempted

También han aumentado los incidentes en los fondeaderos/puertos de Manila y Batangas en Filipinas. El Centro de Intercambio de Información del Acuerdo de Cooperación Regional para Combatir la Piratería y los Robos a Mano Armada contra los Buques en Asia (*Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships Information Sharing Centre*, ReCAAP ICS) publicó en septiembre el documento "[Special Report on Incidents at anchorages/ports in the Philippines](#)" que incluye unas pautas y recomendaciones sobre las medidas a tomar por los buques fondeados/atracados en la zona, y los datos de contacto de las autoridades locales.

Se recomienda encarecidamente a los capitanes y a la tripulación que mantengan la vigilancia en todo momento, presten una especial atención a posibles embarcaciones sospechosas en las cercanías, informen de los incidentes inmediatamente a las autoridades costeras más cercanas y pongan en práctica las medidas preventivas recomendadas en la "[Guía regional contra la piratería y el robo a mano armada de Buques en Asia](#)".



Location of Incidents

The location of the incidents reported during January-September 2020

Informe periódico del COVAM sobre incidentes de seguridad marítima

El Centro de Operaciones y Vigilancia de Acción Marítima (COVAM) de la Armada envía periódicamente un Informe sobre los incidentes de seguridad marítima que se producen en las zonas de África oriental, golfo de Adén y mar Rojo, África occidental y golfo de Guinea, India, Asia y estrecho de Malaca, Caribe y Sudamérica.

El COVAM consolida toda la información disponible relacionada con incidentes que afecten a la Seguridad Marítima o actos de piratería en esos espacios marítimos, emitiendo alertas y proporcionando información de seguridad a los buques españoles que voluntariamente se incorporen al sistema de cooperación, registrando sus tránsitos con el envío de un formulario Formato ALFA.

Según el último informe disponible, la situación a **31 de octubre** de 2020 es la siguiente:

- **África oriental, golfo de Adén y mar Rojo:** la amenaza de piratas en el golfo de Adén, mar Arábigo occidental y océano Índico occidental es baja y se ha mantenido estable durante todo el mes de octubre. Los buques mercantes que comercian en puertos somalíes o navegan en aguas próximas a la costa están expuestos a un mayor riesgo de sufrir ataques.
- **África occidental y golfo de Guinea:** la amenaza de piratas es alta en la parte central del golfo de Guinea desde 200 millas frente a la costa de Lomé (Togo) hasta 200 millas frente a la costa de Douala (Camerún). En el resto de la zona es moderada, desde la parte central hasta 200 millas frente a la costa de Tema (Ghana) y Libreville (Gabón). El riesgo de robos del cargamento en el golfo de Guinea hasta 200 millas frente a la costa de Tema (Ghana) y Libreville (Gabón) es bajo.
 - El 4 octubre, se remitió el Aviso de Seguridad 69/2020, informando de que se estaba planificando un ataque en alta mar en las proximidades del Estado de Bayelsa (Nigeria). Se recomendó evitar el acercamiento innecesario a esa posición, extremar las precauciones e informar sobre cualquier avistamiento sospechoso.

- El 6 de octubre, se confirmó la liberación de los 3 tripulantes del buque de investigación “DJIBLOHO” y los 2 tripulantes del buque de carga general “RIO MITONG”, secuestrados el 9 de mayo en aguas de Guinea Ecuatorial.
 - El 17 de octubre, se confirmó la liberación de los 2 tripulantes (capitán y jefe de máquinas), del pesquero “AP703”, secuestrados el 28 de agosto por una embarcación rápida con 6/8 individuos armados a 110 millas al Sureste de Tema (Ghana).
- **India, Asia y estrecho de Malaca:** La amenaza por robos contra buques en el estrecho de Singapur es alta. En el mar de Natuna y mar de Java occidental es moderada y en el estrecho de Malaca es baja.

En octubre, ha aumentado el número de incidentes de buques mercantes en tránsito por el estrecho de Singapur. El riesgo en esta zona es alto y parece que la tendencia en el mes de noviembre se va a mantener, ya que los tiempos, posiciones, número de asaltantes denunciados y modus operandi apoyan esta hipótesis. Se ha observado que los piratas operan en pequeños grupos, generalmente de 4 a 6, aunque también se han detectado grupos de 1 a 3 asaltantes en 1 o 2 embarcaciones, armados con cuchillos y ocasionalmente armas de fuego. En varios incidentes se produjeron actos violentos, se tomaron rehenes durante poco tiempo y hubo enfrentamientos con la tripulación, aunque se piensa que probablemente el objetivo de estos asaltantes era efectuar robos y evitar el contacto o herir gravemente a la tripulación.

- Caribe y Sudamérica: se han evaluado los espacios marítimos de Caribe, costa Noreste de Sudamérica, costa Oeste de Sudamérica y Brasil. En general el riesgo en estas zonas es bajo.

Despliegue de un patrullero de la Armada Española en el golfo de Guinea

A principios de octubre, el COVAM de la Armada nos informó de que entre el 15 de octubre y el 15 de diciembre, el patrullero “TORNADO” se mantendrá desplegado en la costa occidental africana y golfo de Guinea, para participar en operaciones bilaterales de seguridad marítima en los puertos de Nouadhibou (Mauritania), Tema (Ghana), Douala (Camerún) y Dakar (Senegal). También nos indicaron que el patrullero se encuentra a disposición de los buques que naveguen por la zona para facilitarles información o proporcionarles apoyo.

Cualquier solicitud en este sentido se deberá canalizar a través del COVAM, cuyos datos de contacto son:



Comunicado de las organizaciones del sector en el que se insta a extremar las precauciones en el golfo de Guinea

El 21 de octubre, las principales organizaciones marítimas internacionales (BIMCO, ICS, INTER-CARGO, INTERTANKO y OCIMF) publicaron un comunicado instando a los capitanes y tripulaciones de los buques que navegan por el golfo de Guinea a extremar las precauciones especialmente en esta época del año en la que tradicionalmente se ha venido observando un aumento de los ataques de piratería.

En dicho comunicado, se recomienda:

- Cumplir los requisitos y pautas del Estado de bandera.
- Los Oficiales de Protección de la Compañía (CSO) y capitanes deben aplicar las recomendaciones de las Mejores Prácticas de Gestión del Sector contra la piratería en África Occidental (*BMP West Africa*).
- La ciudadela debe estar equipada con un teléfono vía satélite (pág. 22 BMP-WA).
- Los capitanes deben estar familiarizados con el capítulo 7 de las BMP-WA (Buques que están siendo objeto de un ataque).
- Los capitanes deben registrar el tránsito del buque contactando con el MDAT-GOG (*Maritime Domain Awareness for Trade Gulf of Guinea*) al acceder a la Zona de Notificación Voluntaria (*Voluntary Reporting Area, VRA*) de África Occidental y si operan dentro de la VRA, reportarán la posición diariamente.
- Cualquier cambio significativo en la Hora Estimada de Llegada (ETA) deberá reflejarse en la línea 6 de la tabla sobre “*Otra información importante*” del informe de posición diario/de tránsito que se envía al MDAT-GOG (Anexo D, BMP-WA).
- La política sobre el uso del AIS debe estar claramente definida (pág. 13, BMP-WA). Cabe señalar que la Armada de Nigeria detiene a cualquier buque que haya apagado su AIS. Por lo tanto, la decisión de apagarlo debe basarse en motivos fundados relacionados con la seguridad y/o protección y registrarse en el Diario de Navegación para que quede constancia y poder defenderlo en posibles procedimientos legales que pudieran producirse.
- Los CSO se asegurarán de que los datos de contacto del MDAT-GOG son correctos: Email: watchkeepers@mdat-gog.org y teléfono de emergencia: +33 (0) 298 22 88 88.
- Tomar precauciones para evitar que la información sensible sobre la travesía no caiga en manos equivocadas (pág. 11, BMP-WA).
- En caso de cualquier incidente o problema, los capitanes deben contactar inmediatamente con el MDAT-GOG.
- Si el plan de viaje lo permite, manténgase alejado de la costa y navegue a gran velocidad para llegar al punto de encuentro designado “*Just in Time*”, también en las operaciones Buque a Buque (*Ship To Ship, STS*) y/o en terminales *offshore*.
- Los ataques se han venido produciendo a 200 millas de la costa y se deben tener en cuenta las posiciones de los ataques anteriores. Mientras el buque se mantiene a la espera en alta mar, la máquina debe estar lista para maniobrar inmediatamente.
- Algunos buques presentan un Aviso de Alistamiento virtual (*Notice Of Readiness, NOR*) mientras permanecen en alta mar. Tanto la presentación de un NOR virtual como la espera en alta mar son prácticas aceptadas para los buques que operan en el golfo de Guinea (pág. 13, BMP-WA).

Los COS y capitanes deben tener en cuenta que los piratas también atacan en puerto y en las terminales de carga. Se recomienda a la tripulación no salir del buque a menos que sea estrictamente necesario. Se debe informar e instruir al personal que vigila en la escala del buque para que esté atento a cualquier actividad sospechosa.

El MDAT-GOG compartirá la información de los buques atacados con las Armadas que operan en la región. Para cualquier duda o consulta, se puede contactar con el MDAT-GOG a través de:

Email: watchkeepers@mdat-gog.org – Tel (24 h): +33298 228888 - <https://gog-mdat.org/home>

Contactos de ICS con las autoridades marítimas de Nigeria

La Cámara Naviera Internacional (ICS) ha manifestado su especial preocupación por el deterioro de la situación de protección en el golfo de Guinea en donde, como ya se ha indicado, se ha producido un fuerte aumento del número de ataques contra las tripulaciones de los buques, en muchos casos extremadamente violentos, y que actualmente representa cerca del 90% de los secuestros marítimos en todo el mundo.

Si bien es cierto que en los últimos años la mayoría de los ataques contra buques en la costa occidental de África se han producido en las aguas territoriales, haciendo muy problemática la intervención de buques militares extranjeros, han aumentado los ataques fuera de los límites de las aguas territoriales.

Anteriormente, muchos de estos ataques tenían como principal motivación el robo de la carga. Sin embargo, cada vez con más frecuencia, los marinos están siendo secuestrados y trasladados a Nigeria donde son retenidos para pedir rescates. La mayoría de tipos de buques son objeto de ataques, incluidos los portacontenedores y graneleros, así como los buques tanque y *offshore*.

Esta situación sigue produciéndose a pesar de que desde junio de 2016 está en funcionamiento el Centro de Notificación *Maritime Domain Awareness for Trade – Gulf of Guinea* (MDAT-GoG), operado desde Europa por las Armadas de Francia y Reino Unido, que gestionan una Zona de Notificación Voluntaria (*Voluntary Reporting Area*, VRA). Desde dicho Centro, se anima a todos los buques mercantes a notificar información sobre su posición mientras transitan la VRA.

En mayo de 2020, ICS participó en una reunión virtual con la Administración Marítima de Nigeria (NIMASA) junto con representantes de BIMCO, INTERCARGO, INTERTANKO, OCIMF, la Armada de Nigeria y la Asociación de Armadores de Nigeria. Esta reunión se consideró un paso significativo y en julio se celebró una nueva reunión conjunta de dichas organizaciones con las autoridades nigerianas en la que se acordaron medidas de protección adicionales que se van a empezar a aplicar en 2021.

No obstante, la situación es muy distinta a la que se produjo hace 10 años en Somalia, que era un Estado fallido, y en la que estaban presentes otras armadas militares.

5. PORT STATE CONTROL

5.1. Resultados del informe del MOU de París correspondientes a 2019

5.2. Resultados del PSC para buques de pabellón español

5.3. Campaña de inspección concentrada (CIC)

5.4. Otros asuntos relacionados con el PSC

5.1. Resultados del informe del MOU de París correspondientes a 2019

La Secretaría del Memorándum de París (MOU de París) para el Control de los Buques por el Estado del puerto (*Port State Control*, PSC) publicó en agosto su Informe Anual 2019, que proporciona una descripción general de las actividades del MoU a lo largo del año pasado e incluye información estadística sobre los resultados de las inspecciones que han llevado a cabo las autoridades marítimas de los Estados miembros y la clasificación de las listas de banderas, entre otras.

Detalles de los resultados de 2019

Durante 2019, se efectuaron en la región del MOU de París **17.908** inspecciones a **15.440** buques, cifras muy parecidas a las de 2018 (17.955). Cada buque individual fue inspeccionado en promedio 1,16 veces, índice también equivalente al resultante del ejercicio anterior.

En 2011, el MOU introdujo un Nuevo Régimen de Inspección (*New Inspection Regime*, NIR) con el objetivo de establecer un sistema de selección de buques a inspeccionar basado en el riesgo, en el que se recompensa a las flotas de calidad. Así, los “buques de bajo riesgo” cuentan con una ventana de inspección de hasta 36 meses, mientras que los de “alto riesgo” están sujetos a inspecciones ampliadas cada 6 meses. A un buque con bandera de la lista gris o negra que sea detenido en varias ocasiones, se le puede denegar el acceso a puertos de la región del MOU de París. El NIR ha reducido el número de inspecciones que se hacen a los buques. En el periodo 2005-2010, la media anual de inspecciones fue de 23.106, mientras que entre 2011-2019 esta cifra ha descendido a 18.112.

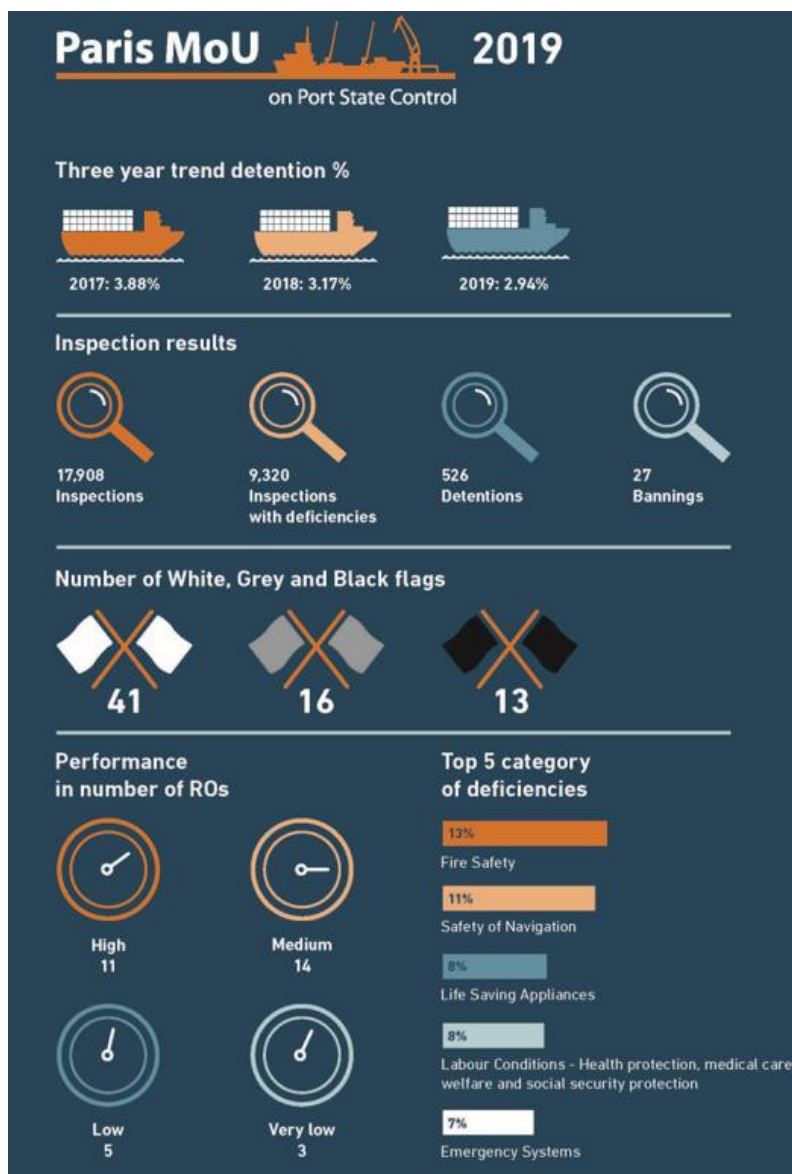
Algunas deficiencias suponen un claro peligro para la seguridad, salud o protección del medio ambiente y por ello se detiene al buque hasta que se hayan rectificado. En 2019, el número de detenciones se redujo significativamente pasando de **569** a **526 (-8%)**, la cifra más baja desde que se introdujo el NIR en 2011. Al haberse mantenido prácticamente estable el número de inspecciones, el cociente detenciones/inspecciones realizadas (2,9%) también se redujo.

Año	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
% Detenciones	3,61	3,65	3,78	3,38	3,42	3,85	3,88	3,17	2,94

En 2019 se negó la entrada a puertos de la región a **27 buques**, frente a 24 en 2018. Algunos buques continúan con la prohibición desde hace varios años. Otros han sido rechazados por segunda vez tras múltiples detenciones, dando como resultado una prohibición por un periodo mínimo de 12 meses. En los últimos 3 años, Comoras (21), Tanzania (17) y Togo (14) han sido las

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

- Múltiples detenciones (23 casos).
- No presentarse en el astillero de reparaciones acordado previamente (3 casos).
- Salir de puerto sin cumplir los requisitos para que se levantara la detención del buque (1).



El sistema de clasificación en Listas (Blanca, Gris y Negra) del MOU se basa en el número total de inspecciones y detenciones de los buques de cada bandera durante los últimos 3 años, siempre que el número de inspecciones sea de 30 o más durante ese periodo. En 2019, estas 3 listas incluyen en total **70** Estados (3 menos que en 2018). De ellos, **13** (uno menos que en 2018) se encuentran en la Lista **Negra**, **16** en la **Gris** (dos menos) y **41** en la **Blanca** (las mismas que en 2018) que incluye los registros con un bajo porcentaje de detenciones.

Con 1.029 inspecciones y 124 detenciones, los buques de la Lista Negra totalizan un índice de detenciones del 12%, inferior al obtenido en 2018 (13%) y 2017 (17%). Para los buques de la Lista Gris, este índice es del 7,0%, frente a un 6,4% en 2018, y para los buques de la Lista Blanca, este porcentaje fue del 2,2%, ligeramente inferior al resultado obtenido en 2018: 2,3%.

Los **pabellones con los peores resultados son Comoras, Albania, Togo, República de Moldavia, Tanzania, Ucrania, Palau, Belice, Sierra Leona, Mongolia, San Cristóbal y Nieves, Islas Cook y Túnez.**

Este año se ha incorporado a la **Lista Negra** la bandera de **Túnez**, que el año pasado estaba en la Lista Gris, y Polonia ha descendido a la Lista Gris desde la Lista Blanca. Congo y Libia han pasado a formar parte de las banderas no incluidas en la clasificación. **Reino Unido** lidera la **Lista Blanca** seguida de Noruega, Bahamas, Países Bajos, Dinamarca e Islas Marshall. Reseñable que Isla de Man pasa del puesto 1 al 16 y Francia pasa del 4 al 15.

WHITE LIST

RANK	FLAG	INSPECTIONS 2017-2019	DETENTIONS 2017-2019	BLACK TO GREY LIMIT	GREY TO WHITE LIMIT	EXCESS FACTOR
WHITE LIST						
1	United Kingdom	1,072	10	89	61	-1.81
2	Norway	1,621	19	131	96	-1.77
3	Bahamas	2,124	27	169	129	-1.76
4	Netherlands	2,960	40	231	184	-1.75
5	Denmark	1,300	16	107	75	-1.72
6	Marshall Islands	4,481	69	342	285	-1.71
7	Singapore	2,014	29	160	122	-1.69
8	Hong Kong, China	1,973	31	157	119	-1.63
9	Japan	154	0	16	5	-1.63
10	Bermuda (UK)	223	1	22	9	-1.60
11	Germany	580	7	51	30	-1.58
12	Cayman Islands (UK)	487	6	44	24	-1.53
13	Liberia	4,288	88	328	272	-1.52
14	Sweden	310	3	30	14	-1.50
15	France	304	3	29	13	-1.48
16	Isle of Man (UK)	620	10	54	32	-1.43
17	Malta	4,652	110	355	297	-1.42
18	Belgium	226	2	23	9	-1.39
19	Italy	1,030	21	86	58	-1.36
20	Greece	822	17	70	45	-1.31
21	Gibraltar (UK)	663	14	58	35	-1.24
22	Cyprus	2,084	56	166	126	-1.22
23	Ireland	143	1	16	4	-1.15
24	Luxembourg	207	3	21	8	-1.04
25	Turkey	883	25	75	49	-1.01
26	Portugal	1,098	33	91	62	-0.99
27	Barbados	396	10	37	19	-0.89
28	Croatia	111	1	13	3	-0.80
29	Finland	447	13	41	22	-0.79
30	Antigua and Barbuda	2,345	93	185	143	-0.77
31	Faroe Islands, DK	251	7	25	10	-0.57
32	Latvia	95	1	11	2	-0.56
33	China	149	3	16	5	-0.55
34	Spain	149	3	16	5	-0.55
35	Philippines	144	3	16	5	-0.49
36	Panama	6,232	323	470	403	-0.44
37	Russian Federation	1,258	59	103	73	-0.40
38	Estonia	86	1	10	2	-0.37
39	Lithuania	109	2	13	3	-0.33
40	United States	225	8	23	9	-0.18
41	Korea, Republic of	73	1	9	1	-0.02

Por tipos de buques, los buques incluidos en la categoría “Otros” tuvieron en 2019 el mayor índice detenciones/inspecciones (18,2%), frente a un 0,0% en 2018, seguidos de los buques de transporte de animales vivos que totalizaron el 5,3% (frente al 11,9% de 2018). Los de carga pesada obtuvieron un 4,1% (4,3% de 2018), los de carga general/multipropósito un 5,1% (6,3%) y los buques tanque para el transporte de sustancias nocivas líquidas un 5,0% (0,0% en 2018). El resto de los tipos de buques obtuvieron porcentajes más bajos de detenciones, con cifras muy similares a las obtenidas en 2018. Los segmentos de la flota que han obtenido los mejores resultados, con 0 detenciones, fueron los buques de alta velocidad y las unidades de perforación mar adentro y buques de producción, almacenamiento y descarga flotantes (MODU & FPSO).

En 2019 se registraron 39.847 deficiencias (en el 52% de las inspecciones se registraron una o más deficiencias), frente a 40.428 (-1,4%) en 2018 (también en el 52% de las inspecciones). El promedio de deficiencias por inspección se ha mantenido igual que en 2018 (2,2).

Los 5 tipos de deficiencias más habituales fueron las relacionados con el Código ISM (1.781 deficiencias, 4,5% del total); puertas contra incendios/aberturas de las divisiones pirorresistentes (1.037 deficiencias, 2,6%); cumplimentación del Libro de registro de hidrocarburos (642 deficiencias, 1,6%); publicaciones náuticas (622 deficiencias, 1,6%); y limpieza de la cámara de máquinas (544 deficiencias, 1,4%). El total de este grupo de deficiencias (4.626, 11,6%) ha disminuido en 2019 un 9,9% con respecto al año 2018.

Aspectos esenciales, como **certificación y documentación, seguridad de la navegación, equipos contra incendios, prevención de la contaminación, condiciones de vida y trabajo a bordo, y gestión operacional de la seguridad** totalizaron casi el 65,8% de las deficiencias (26.207), reduciéndose un 4,0% respecto al año pasado (27.287).

En las 2.684 deficiencias (6,7% del total) relacionadas con la **protección del medio ambiente** (convenio MARPOL 73/78), cabe resaltar la mejoría en las relativas al Anexo V, 587 deficiencias en 2019 (-23% comparado con 2018); y al Anexo VI, que sumó 524 deficiencias (-24,4%). Sin embargo, han empeorado sus registros las relacionadas con el Anexo IV, que totalizó 357 deficiencias (+9,5%). También han aumentado las deficiencias sobre las cuestiones relacionadas con la gestión de las aguas de lastre (622 deficiencias, +8,6%).

Respecto al **Código ISM**, se ha producido un descenso en el número de deficiencias (-6,8%), pasando de 1.911 en 2018, a 1.781 en 2019. El número de deficiencias sobre **seguridad de la navegación** se ha reducido un 10,4% sumando 4.367 (11,0% del total de deficiencias). Las relacionadas con los **certificados y documentación** del buque totalizaron el 14,8% del total de deficiencias, y también se ha reducido (-6,3%), sumando 5.891.

En 2019, el número total de deficiencias relativas a las **condiciones de vida y trabajo a bordo** fue de 6.253 (15,7% del total), aumentando de las 6.015 (14,9%) de 2018. Las específicas del Convenio sobre las normas mínimas en la marina mercante (**Convenio ILO 147**) aumentaron (430 deficiencias, 1,1%) respecto a 2018 (358, 0,9%). La mayoría de las deficiencias relativas al **Convenio sobre el Trabajo Marítimo (MLC-2006)**, se han producido en las siguientes áreas: seguridad y prevención de accidentes: 3.118 deficiencias (41,1%); alimentación y suministro de alimentos: 1.421 deficiencias (18,7%); acomodación del buque: 675 deficiencias (8,9%); horas de trabajo y descanso: 642 deficiencias (8,5%); y acuerdos de empleo de los marinos: 574 deficiencias (7,6%).

5.2. Resultados del PSC para buques de pabellón español

El pabellón español se ha **mantenido** en el puesto **34 de la Lista Blanca** del MOU de París, por encima de potencias marítimas como Panamá o los EEUU. La Administración española siguió siendo en 2019, ya por 12º año consecutivo, el Estado miembro del MOU de París que más inspecciones efectuó, 1.475 (el 8,5% del total), seguida de Italia, Reino Unido y Holanda, con 1.425, 1.387 y 1.279 respectivamente.

España como Estado de bandera

En 2019 se efectuaron **55 inspecciones a 52 buques españoles diferentes**, un 12,2% más que en 2018 (**49**) y un 25,0% 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%) y 2017 (54,5%).

Año	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020 (a 30 octubre)
Nº inspecciones	68	61	64	48	44	49	55	42
Nº buques distintos Inspeccionados	66	52	52	45	40	43	52	41
Detenciones (% sobre inspecciones)	3 (4,4%)	2 (3,3%)	2 (3,1%)	1 (2,1%)	2 (4,5%)	0 (0,0%)	1 (1,8%)	2 (4,8%)

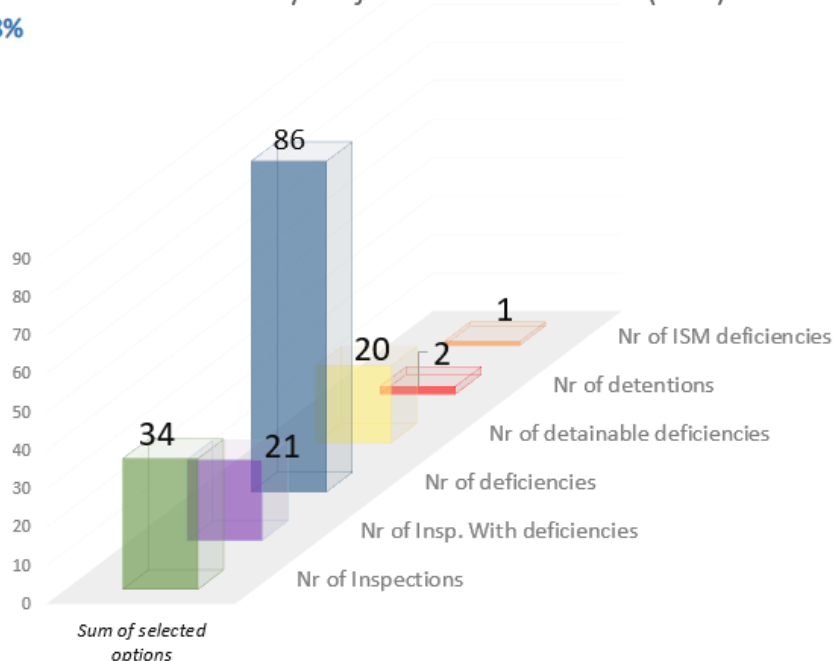
En general los datos de 2020 no son muy positivos. Hasta finales de **octubre** se han producido **2 detenciones** y se han reducido un 10,6% el número de inspecciones a buques españoles por el efecto del COVID-19. Además, ha aumentado notablemente el número de deficiencias (+134,9%) y la media de deficiencias/inspección, pasando de 0,9 en 2019 a 2,4 (+162,8%).

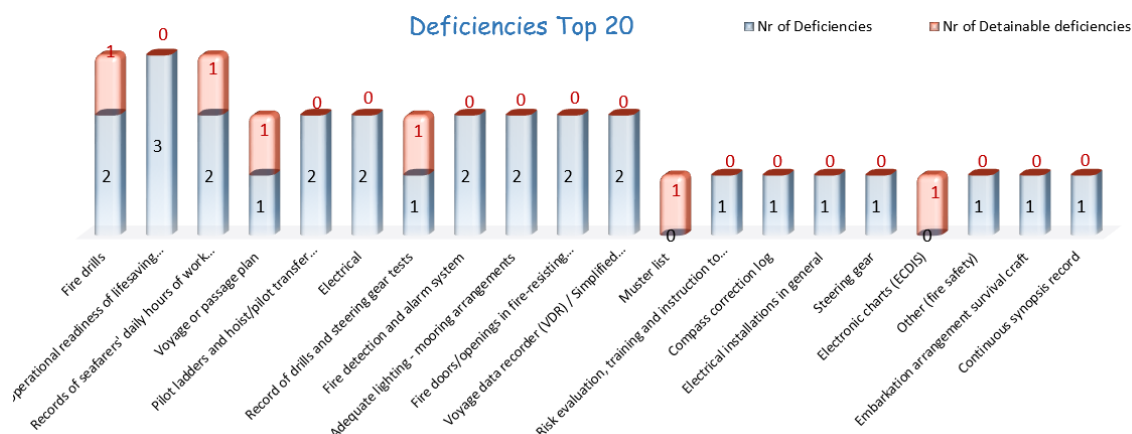
	Enero – Octubre 2019	Enero – Octubre 2020	Variación (%)
Buques inspeccionados	46	41	-10,8% ↓
Inspecciones	47	42	-10,6% ↓
Inspecciones con deficiencias	19	26	+36,8% ↑
Porcentaje de inspecciones con deficiencias	40,4%	61,9%	+53,1% ↑
Deficiencias	43	101	+134,9% ↑
Promedio de deficiencias por inspección	0,9	2,4	+162,8% ↑
Detenciones	1	2	+100,0% ↑
Detenciones/Inspección (%)	2,1%	4,8%	+123,8% ↑

Los países que han inspeccionado nuestros buques en 2020 son: Reino Unido/Gibraltar (7/5), Italia (9), Portugal (8), Francia (6), Bélgica (4) y Polonia, Irlanda y Alemania (1 respectivamente) a 41 buques individuales. 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.

Detention Rate: 5.88%
(of selection)

Key Performance Indicators (KPIs)





Los gráficos anteriores muestran el resultado de las inspecciones a los buques de pabellón español, publicado en la página “web” del MOU de París a lo largo de este año 2020 (datos disponibles hasta el 30 de septiembre). Se observa que las deficiencias detectadas están relacionadas con las siguientes materias:

- Ejercicios contra incendios.
- Disponibilidad operacional de dispositivos de supervivencia.
- Registro de las horas de trabajo y descanso de la tripulación.
- Elaboración del plan de viaje.
- Mantenimiento de las escalas de práctico y medios de transferencia para el embarque de los prácticos.
- Dispositivos e instalaciones eléctricas.
- Registros de ejercicios y pruebas del aparato de gobierno. Sistemas de detección contra incendios y alarmas.
- Iluminación adecuada de las zonas de maniobra.
- Puertas/aberturas contra incendios en divisiones piroresistentes.
- Registrador de Datos de la Travesía Simplificado (VDR-S).
- Cuadro de obligaciones desactualizado.
- Evaluación de riesgos, formación e instrucción de la gente de mar.
- Libro de correcciones de la aguja magnética.
- Instalaciones eléctricas en general.
- Aparato de gobierno.
- Equipo ECDIS.
- Otros (seguridad contra incendios).
- Dispositivos para embarcar en las embarcaciones de supervivencia.
- Registro Sinóptico Continuo.

5.3. Campaña de Inspección Concentrada (CIC)

Las Campañas de Inspección Concentrada (CIC) se llevan a cabo anualmente en los puertos de la región del MOU y se centran en un área de cumplimiento específica de las normativas internacionales, con el objetivo de concienciar, recopilar información y poner en práctica el nivel de cumplimiento. Cada campaña identifica una serie de elementos específicos para la inspección.

Entre septiembre y noviembre de 2019, las autoridades marítimas del MOU de París llevaron a cabo una CIC sobre el cumplimiento de los requisitos de preparación de los equipos de emergencia y la capacidad de respuesta de la tripulación en situaciones de emergencia.

En general, los resultados de la CIC mostraron una adecuada aplicación de las normas a bordo de los buques. Se llevaron a cabo **4.009** inspecciones, se detectaron 801 deficiencias relacionadas con el tema de la campaña y se produjeron **121** detenciones de las cuales **48** (el 39,6%) estuvieron relacionadas con cuestiones propias de la CIC.

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.

Aplazamiento de la Campaña de Inspección Concentrada de 2020

Las autoridades del MOU de París y Tokio han acordado suspender la Campaña de Inspección Concentrada (CIC) sobre estabilidad del buque prevista para este año y posponerla a 2021, en respuesta al importante impacto del COVID-19 en el transporte marítimo, los limitados recursos disponibles para hacer los reconocimientos e inspecciones a bordo, las prórrogas para renovar los certificados y las dificultades para efectuar los relevos de las tripulaciones.

La programación prevista para las CIC de los próximos años es la siguiente:

- 2021: Estabilidad del buque.
- 2022: Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (Convenio STCW).
- 2023: Seguridad Contra Incendios.

5.4. Otros asuntos relacionados con el PSC

Actualización de las recomendaciones para las inspecciones de Port State Control durante el COVID-19

El MOU de París ha actualizado las siguientes circulares sobre recomendaciones para las inspecciones de Port State Control (PSC) durante el COVID-19:

- [PSCircular 97](#): Temporary Guidance related to COVID-19 for PSC Authorities (Rev.4).
- [PSCircular 98](#): Guidance for PSC Authorities on resuming inspections related to COVID-19.

El objetivo de estas recomendaciones es promover un criterio común entre las distintas autoridades de PSC de los Estados miembros, sin perjuicio de que cada uno de ellos pueda aplicar sus propios requisitos o medidas nacionales. Asimismo, proporcionan información sobre cómo se van a efectuar las inspecciones en la región MOU mientras dure el COVID-19. En esencia, el MOU:

- Sigue recomendando a los Estados rectores del puerto y a sus inspectores (*Port State Control Officer*, PSCOs) que apliquen un enfoque práctico;
- Ha alineado sus recomendaciones con las directrices publicadas por la OMI y la OIT; y,

- Recomienda a las compañías y buques incluir en sus procedimientos las visitas de personal ajeno al buque y preparar las inspecciones.

No obstante, el MOU también deja claro que para que el buque se pueda beneficiar de un enfoque práctico del PSCO, es fundamental que disponga de pruebas que muestren que conoce y sigue la situación (por ejemplo, un documento sobre la extensión de la validez de los certificados o ampliaciones de los períodos de servicio de la gente de mar expedidos por el Estado de bandera).

Los apartados 9, 10 y 11 de la PSCircular 97 sobre “*Certification Issues due to COVID-19*” advierten específicamente:

- “*Si un buque no puede cumplir los requisitos de la regla B-3 del **Convenio de Aguas de Lastre** (Convenio BWM) en lo que respecta a la **instalación del equipo** de gestión del agua de lastre por retrasos en la entrada a dique seco causados por la interrupción que ha supuesto el COVID-19, los inspectores de PSC confirmarán con el Estado de bandera que éste ha acordado extender una demora excepcional, específica por el COVID-19. También se deberá disponer de pruebas de que el buque tiene un plan que incluya un procedimiento sobre cómo tienen previsto cumplir los requisitos de la regla B-3 del Convenio BWM*”.
- “*En caso de que falten las pruebas requeridas por el Estado de bandera, el buque será tratado de la forma habitual según los procedimientos del MOU de París*”; y
- “*La relajación práctica de los requisitos, que incluye la aceptación de copias de los certificados cuya validez puede ser verificada, debe ser aplicada por los Estados rectores del puerto a los buques que no hayan superado el período de gracia específico para el COVID-19, a menos que sea evidente que la pandemia del COVID-19 se usa como una excusa para incumplir los requisitos del Convenio*”.

Restablecimiento de las inspecciones de *Port State Control* del MOU de París y Plan “Lista Blanca” de la DGMM

A principios de junio, la DGMM nos informó de que algunos países de la región del MOU de París habían comenzado a reestablecer las actividades de inspección de Port State Control.

La situación derivada del COVID-19 ha hecho que los distintos Estados rectores del puerto hayan reducido sustancialmente el número de inspecciones. En el caso de buques de bandera española, no se llevó a cabo ninguna inspección durante los meses de abril y mayo, a excepción de la que Italia efectuó al buque de salvamento humanitario “AITA MARI”, que finalizó en detención.

Esta suspensión de las inspecciones ha hecho que algunos buques de bandera española se encuentren en situación de Prioridad de Inspección, por lo que se recomendó a las empresas que extremaran sus precauciones cuando vayan a salir al extranjero y preparen la inspección del buque adecuadamente para evitar que se produzcan detenciones.

Asimismo, la DGMM informó a las Capitanías Marítimas de que siempre que fuera posible efectuaran inspecciones de “Plan Lista Blanca”, dado que las medidas restrictivas impuestas por el COVID-19 se han flexibilizado. En los casos en los que no fuera posible, los inspectores efectuarán un reconocimiento no presencial basado en la comprobación documental de los certificados o documentos expedidos al buque y/o a su tripulación que deben estar disponibles a bordo.

6. CORONAVIRUS

Gestiones de ANAVE en la crisis de los relevos de tripulaciones

Desde el mes de febrero, ANAVE ha venido informando a las empresas asociadas sobre las novedades 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. Asimismo, hemos venido siguiendo y apoyando a las empresas con gestiones concretas para facilitar los relevos de sus tripulaciones y personal de mantenimiento.

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.

Las incidencias y obstáculos con los que se han encontrado nuestras empresas para llevar a cabo estos relevos han sido numerosos, en un primer momento en la tramitación de visados y más recientemente por el limitado número de vuelos, las exigencias de los puertos dónde se efectúan los relevos y de las propias compañías aéreas en las que viajan los marinos.

Relevos de tripulación en puerto español de marinos extranjeros que requieren visado

El [Código comunitario sobre visados](#) prevé la expedición de visados en frontera sólo para casos excepcionales. A la vista de las continuas dificultades que se estaban produciendo para obtener los visados en origen, a mediados de julio ANAVE pidió a la DGMM y al Director de la Unidad de Emergencias del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) que, dadas las circunstancias completamente excepcionales, apoyaran la emisión de visados en frontera para el embarque/desembarque en puerto español.

Esta petición fue atendida mediante el siguiente procedimiento que se estableció para ello fue:

1. La empresa que tenga previsto embarcar/desembarcar extranjeros que no hayan podido obtener un visado en origen informarán a ANAVE de:
 - a) Detalles del vuelo/s (aeropuerto de origen, escalas y destino, nombre de la compañía y número de vuelo).
 - b) Nombre y nacionalidad de los marinos.
 - c) Buque.
 - d) Puerto de embarque y fecha prevista.
 - e) En su caso, detalles del alojamiento hasta la llegada del buque.

En el caso de desembarque, puerto y fecha de desembarque, medios de transporte al aeropuerto y detalles de los vuelos de retorno. Se pidió a las empresas facilitar estos datos usando unos formularios específicos que adjuntamos y nos los enviaran con la mayor antelación posible antes de la salida del vuelo o desembarque del tripulante, para asegurar que hay tiempo para hacer el trámite y evitar incidencias.

2. ANAVE enviará la información al Director de la Unidad de Emergencias con copia al Director General de la Marina Mercante, que a su vez informará al puesto fronterizo correspondiente.
3. El puesto fronterizo emitirá las autorizaciones para que se permita a los marinos embarcar y, en su caso, entrar en territorio Schengen por un aeropuerto no español con el solo objeto de coger otro vuelo con destino España. Igual en el desembarque.

Viajes de los marinos hasta el puerto de embarque

A finales de julio, algunas empresas nos informaron de que algunas compañías aéreas, además de la confirmación de la policía de fronteras sobre la emisión del visado en destino, estaban exigiendo, para permitir el embarque en el país de origen, confirmación de la Administración española de que se va a admitir la entrada incluso en el caso de tripulantes que no precisan visado.

Para facilitar estos trámites a nuestras empresas y evitar incidencias en los relevos, la Unidad de Emergencias del MITMA, a petición de ANAVE, accedió a enviar estas confirmaciones.

Reunión de coordinación organizada por la Unidad de Emergencias del MITMA

El 19 de octubre ANAVE participó en una reunión en el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) organizada por la Unidad de Emergencias y Coordinación y Gestión de Crisis de dicho ministerio para tratar la problemática de los relevos de las tripulaciones de los buques.

El objetivo de la reunión fue analizar, sobre la base de un documento que había preparado ANAVE, las dificultades prácticas que se han presentado en los últimos meses, establecer un canal de comunicación entre todas las partes implicadas para tratar los problemas que puedan plantearse en el futuro y coordinar un conjunto de pautas para agilizarlos. Las principales conclusiones de la reunión fueron:

- La Unidad de Emergencias y Coordinación y Gestión de Crisis del MITMA seguirá siendo el organismo que actuará como nexo de comunicación entre todas las partes afectadas.
- Al organizar los relevos, se intentará reducir el tiempo de estancia en territorio español de los marinos a 3/4 días y se analizarán caso a caso las peticiones que impliquen un mayor tiempo de estancia.
- Los visados se deberán tramitar en origen como norma general, aunque para casos excepcionales y debidamente justificados se podrán seguir expidiendo visados a la llegada.
- La Unidad de Emergencia se encargará de gestionar posibles interpretaciones individuales a las normas aplicables que no coincidan con los criterios establecidos en España.
- Las asociaciones de líneas aéreas propusieron plantear en el Comité de Facilitación de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) la incorporación en las reservas de los billetes de los marinos de un Código estándar específico (como ya existe para el caso de personas menores de edad o con discapacidad) que les proporcione un tratamiento diferenciado.

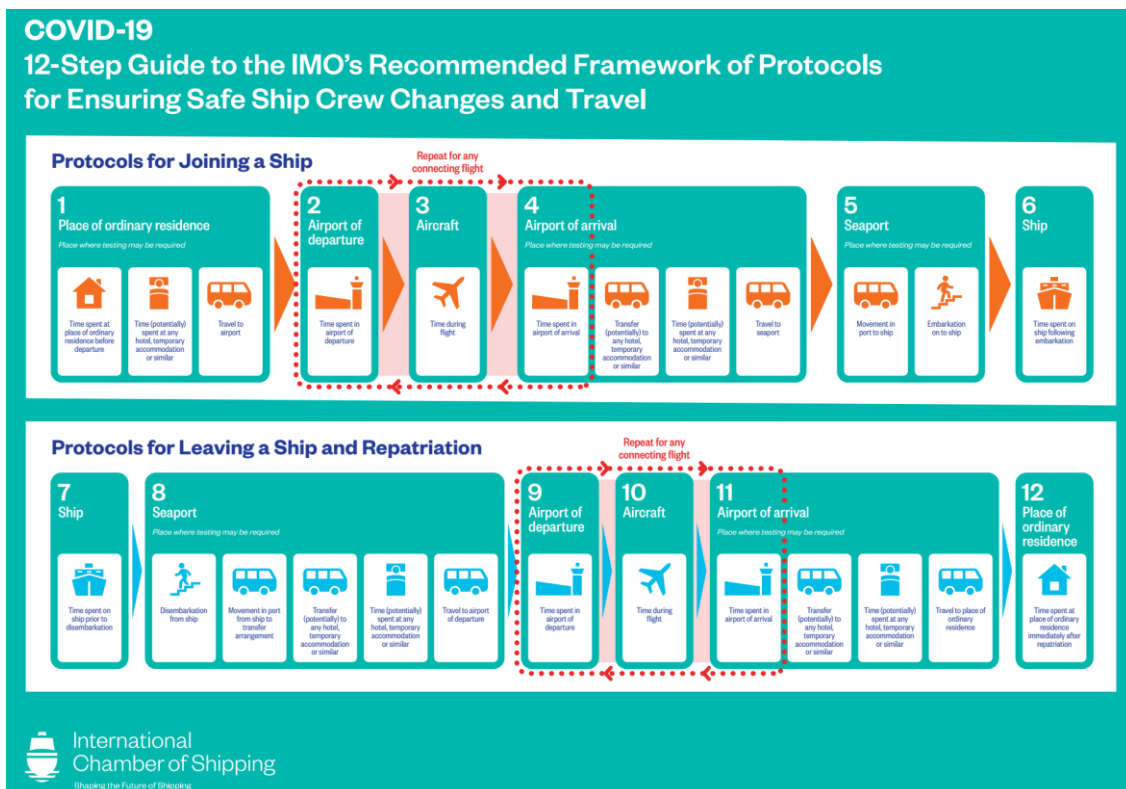
En la práctica el procedimiento establecido, aunque es excesivamente burocrático, está funcionando. A lo largo del mes de octubre se gestionaron desde ANAVE relevos para 73 marinos a los que hay que añadir otros 93 hasta el 24 de noviembre.

La crisis de los cambios de tripulación durante el COVID-19

Se estima que entre marzo y agosto de 2020 sólo se efectuaron el 25% de los relevos necesarios debido a las restricciones impuestas por las autoridades sanitarias nacionales y de inmigración, así como por la interrupción de la mayoría de los vuelos comerciales internacionales. Se reconoce cada vez más que los períodos de servicio de la gente de mar no pueden seguir ampliándose indefinidamente y que la situación actual es insostenible.

Protocolos recomendados sobre medidas y procedimientos generales para facilitar los cambios de tripulación durante la pandemia por el COVID-19

Desde el mes de abril, ICS está liderando un Grupo de Trabajo sobre cambio de tripulaciones en el que está representado el sector marítimo internacional y en el que ANAVE participa, que ha seguido una estrategia de actuación en varios frentes. En primer lugar, desarrolló un “Marco recomendado de protocolos” para efectuar los cambios de tripulación de forma segura, que contó con aportaciones de otras organizaciones marítimas internacionales como la Federación Internacional de los Trabajadores de Transporte (ITF) y la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), y que la OMI divulgó el 5 de mayo entre sus Estados miembros a través de la Circular 4204/Add.14.



El objetivo que pretenden estos detallados Protocolos es servir de modelo a las administraciones marítimas y otras autoridades nacionales relevantes de todo el mundo para que establezcan procedimientos coordinados que permitan el embarque, desembarque y la movilidad de los marinos. De este modo ya se ha logrado el primer objetivo de conseguir un acuerdo entre las principales organizaciones internacionales del sector marítimo sobre cómo deberían llevarse a cabo los cambios de tripulación. No obstante, esto no significa necesariamente que los Protocolos se estén aplicando de forma automática y por ello es esencial seguir trabajando a nivel gubernamental para que los principales países marítimos y los suministradores de mano de obra de marinos los acepten y apliquen.

Los Protocolos incluyen las medidas que se recomienda aplicar a las compañías en todas las operaciones de cambios de tripulación y la documentación necesaria que los respalda. Cubren todas las etapas desde antes de que el marino salga de su domicilio para trasladarse al aeropuerto y viajar hasta el país del puerto de embarque y el proceso inverso para los tripulantes que desembarcan para viajar a su país de origen.

ICS revisó en octubre los Protocolos, que han sido adoptados el 11 de noviembre por el Comité de Seguridad Marítima (MSC 102) de la OMI. La nueva versión incluye un diagrama de flujo, con

el proceso a seguir a la hora de gestionar un gran número de posibles casos de coronavirus a bordo y una tabla de procedimientos en relación con las pruebas PCR.

Necesidad de un mayor compromiso político

Para dar un mayor impulso a la acción de los gobiernos, ICS y la Cámara Naviera del Reino Unido propusieron al Gobierno del Reino Unido que acogiera una Cumbre Marítima Internacional sobre los cambios de tripulación, que se celebró el 9 de julio. Esta reunión de alto nivel, participaron representantes políticos de alto nivel de numerosos países, además de la OMI, OIT, ICS e ITF.

Durante la cumbre, 13 Gobiernos de todo el mundo acordaron una Declaración conjunta en la que se comprometen a resolver urgentemente los problemas que les conciernen y que han surgido debido a la pandemia de COVID-19. Los compromisos que se acordaron incluyen:

- La designación de la gente de mar como trabajadores esenciales.
- La aceptación de los documentos de identidad de la gente de mar como prueba de su condición de trabajadores esenciales.
- La implantación de los Protocolos aprobados por el sector para velar por la seguridad del cambio de tripulación de los buques.
- El análisis de las restricciones de cuarentena nacionales.
- La mejora del acceso, lo antes posible, a los vuelos comerciales hacia y desde los principales países de origen de la gente de mar.

A nivel europeo, el 13 de octubre, el Consejo de la UE publicó unas recomendaciones sobre “un enfoque coordinado de la restricción de la libre circulación de los ciudadanos de la UE en respuesta a la pandemia de COVID-19”.

Las mismas, reconociendo la prioridad absoluta que supone la protección de la salud para la UE, instan a los estados miembros a respetar los principios de proporcionalidad, limitando las restricciones a lo estrictamente necesario. Estas recomendaciones incluyen explícitamente a los marinos entre los trabajadores esenciales cuya movilidad debe favorecerse. Asimismo, indica que las eventuales restricciones no deben basarse en la nacionalidad sino en el lugar o lugares donde la persona haya estado durante los 14 días anteriores a su llegada (importante para las tripulaciones que desembarcan). También se resalta en las recomendaciones la necesidad de facilitar información clara, completa y oportuna sobre cualquier restricción.

Según ICS, se necesita hacer mucho más para convertir estas aspiraciones bien intencionadas en una verdadera acción práctica al más alto nivel político dentro de los ministerios directamente responsables de aplicar las políticas nacionales sanitarias y de inmigración, para tratar una situación que cada vez es más insostenible.

El principal obstáculo para resolver esta crisis es que muchas autoridades sanitarias en frontera siguen sin entender el papel esencial de la gente de mar en el flujo del comercio mundial. Dada la importancia del transporte marítimo para la economía global, es necesaria una acción urgente al más alto nivel político. Y esto significa hechos, no palabras. La continuidad de la situación actual, con miles de marinos obligados a trabajar con contratos ampliados es simplemente insostenible.

España incluyó a los marinos, desde el primer momento, entre los trabajadores esenciales a los que no resultaban de aplicación las restricciones de movilidad, primero implícitamente (Orden INT/270/2020, de 21 de marzo) y posteriormente, a petición de ANAVE, explícitamente (Orden INT/356/2020, de 20 de abril y en sucesivas prórrogas y modificaciones).

Gracias a las gestiones de ANAVE y a la excelente labor que ha llevado a cabo la Dirección General de la Marina Mercante y la Unidad de Emergencias del Ministerio de Transportes, Movilidad

y Agenda Urbana (MITMA), España ha sido uno de los pocos países del mundo que permitió desde el primer momento el tránsito de los marinos en su territorio, permitiendo a tripulantes españoles y de otros países volver a sus países de origen y a sus relevos embarcar.

Publicación del primer informe de ICS sobre relevos de tripulaciones

A principios de junio, ICS publicó su primer informe sobre las posibilidades que están teniendo los buques para llevar a cabo los cambios de tripulación, elaborado sobre la base de 816 cambios de tripulación efectuados en 73 países, que se notificaron entre el 1 de mayo y 10 de junio. Los principales resultados obtenidos son:

- Se han llevado a cabo con éxito relevos de tripulación en 50 países, entre ellos, España, que forma parte de la lista de los 10 países en los que más cambios se efectuaron.
- Los puertos en los que se han producido más relevos de tripulantes han sido Rotterdam, Amberes, Hamburgo, Ciudad del Carmen y Bremerhaven.
- Los principales países con cambios de tripulación fallidos son Singapur, China, Emiratos Árabes, Sudáfrica y Australia.
- El uso de aeropuertos fuera del país del puerto o terminal en los que los cambios de tripulación tuvieron lugar con éxito solo en un 30% de los casos, lo que demuestra las complicaciones logísticas que deben aún superarse y las dificultades que siguen suponiendo la falta de vuelos disponibles.

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

ICS creó en abril un grupo de trabajo sobre relevos de tripulaciones que se reúne semanalmente y en el que ANAVE participa. A lo largo de estos meses, se han publicado varios documentos, se han analizado los progresos conseguidos y se ha intercambiado información sobre las novedades que se van produciendo en los distintos países del mundo.

La principal documentación que ha publicado ICS es la siguiente:

- Protocolos sobre medidas y procedimientos generales para facilitar los cambios de tripulación durante la pandemia por el COVID-19 (2ª versión octubre 2020).
- Guía con directrices para los armadores para proteger la salud de la gente de mar frente al COVID-19 (3ª versión septiembre 2020).
- Protocolos para reducir el riesgo de que se produzcan casos de COVID-19 a bordo de los buques (agosto 2020).
- Directrices sobre la gestión de los certificados del buque y gente de mar durante la pandemia (abril 2020).
- Directrices para asegurar una interfaz segura entre el personal del buque y el de tierra (mayo 2020).

Recientemente, ICS ha empezado a recibir informes de varias fuentes que indican que, de forma lenta pero perceptible, la situación sobre los cambios de tripulación está mejorando:

- Asia: Indonesia permite ya los relevos y Singapur está facilitando los procedimientos. Se han producido relevos en India, Bangladesh y Vietnam, y Filipinas está mejorando su disponibilidad para llevar a cabo pruebas PCR, aunque sigue siendo difícil obtener visados para los marinos filipinos.

- Europa: se están gestionando sin incidencias si el marino que va a embarcar dispone de un visado Schengen. Algunos aeropuertos están emitiendo visados a la llegada.
- EEUU y Canadá: sólo se están reportando incidencias con los visados.

No obstante, ICS reconoce que todavía queda un largo camino por recorrer y ha pedido a las asociaciones que informen sobre su percepción de la situación para adaptar su estrategia sobre esta materia.

En la reunión que ANAVE mantuvo con la Unidad de Emergencias y Coordinación y Gestión de Crisis del MITMA, las compañías aéreas sugirieron, para evitar incidencias en el embarque, que sería útil que las reservas de vuelos de los marinos llevaran asociado un Código estándar que identifica un tratamiento especial, como tienen los niños, por ejemplo. Hemos propuesto a ICS esta posibilidad y se ha considerado muy interesante. ICS ha acordado proponerlo al Comité de Facilitación de la Organización de Aviación Civil Internacional (ICAO).

Nueva cláusula modelo de BIMCO para permitir que el buque se desvíe de su ruta para efectuar un cambio de tripulación

A finales de junio, el Consejo Marítimo Internacional y del Báltico (BIMCO) publicó una nueva cláusula modelo “COVID-19 Crew Change Clause” para su uso en pólizas de fletamento, conocimientos de embarque y contratos de transporte.

Su objetivo es ayudar a los armadores a la hora de negociar sus acuerdos contractuales y coberturas de seguro cuando sus buques tengan que desviarse de sus rutas planificadas para llevar a cabo los cambios de tripulación en la situación actual provocada por el COVID-19. No obstante, es muy importante que cada vez que un armador tenga intención de desviarse, informe previamente a su Club de P&I Club para asegurarse de que su cobertura no se va a ver afectada.

La cláusula proporciona al armador la libertad de desviarse de su ruta prevista bajo circunstancias estrictamente definidas. Su uso está destinado a pólizas de fletamento por tiempo a largo plazo, en las que el armador no conoce en el momento de suscribirla los puertos de escala en los que el buque va a operar y/o las restricciones de viaje en los países en los que se van a llevar a cabo los relevos. Es específica para el brote actual del COVID-19 y se podría aplicar a una “segunda ola” del virus que se pueda producir en el futuro. Asimismo, da la opción a los fletadores de contribuir a los cambios de tripulación reduciendo el flete durante el tiempo que dure la desviación de la ruta y compartiendo los costes de combustible.

Puntos de contacto nacionales sobre los cambios de tripulación y la repatriación de la gente de mar

El 21 de septiembre, el Comité de Seguridad Marítima (MSC) de la OMI celebró su 2º periodo de sesiones extraordinario y adoptó la Resolución MSC.473(ES.2): “Medidas recomendadas para facilitar los cambios de tripulación de los buques, el acceso a la atención médica y los viajes de la gente de mar durante la pandemia de COVID-19”, en la que, entre otras cosas, se alentó a los Estados Miembros y a las autoridades nacionales competentes a designar y a notificar a la OMI los puntos de contacto nacionales sobre los cambios de tripulación y la repatriación de la gente de mar, para coordinar las medidas a nivel nacional y asesorar a los Estados Miembros.

A fecha de 10 de noviembre, la Secretaría ha recibido información de los Gobiernos de Antigua y Barbuda, Brasil, Chipre, Emiratos Árabes Unidos, España, Filipinas, Francia, Grecia, Islas Cook, Islas Marshall, Italia, Jamaica, México, Saint Kitts y Nevis y Vanuatu, que ha publicado mediante la MSC.7/Circ.1/Rev.9 (ver **Anexo 6.1**).

Resultados de la reunión del Comité de Seguridad Marítima (MSC 102) de la OMI en relación con los cambios de tripulación

Entre el 4 y 11 de noviembre, el Comité de Seguridad Marítima de la OMI se reunió por videoconferencia para celebrar su 102º período de sesiones (MSC 102) y analizó varias propuestas sobre posibles medidas que se podrían adoptar para hacer frente a los desafíos a los que se enfrenta el transporte marítimo y la gente de mar como consecuencia del COVID-19. Se trataron los siguientes asuntos:

Marco de protocolos para garantizar la seguridad de los cambios de tripulación de los buques

El MSC 102 ha aprobado mediante la Circular MSC.1/Circ.1636 la última versión actualizada en octubre del “Marco recomendado de Protocolos para garantizar la seguridad de los cambios y los viajes de las tripulaciones de los buques durante la pandemia de coronavirus (COVID-19)” elaborados por el sector (ver páginas 58 a 60 de este informe).

Los Protocolos incluyen medidas prácticas para entrar y salir de los buques, incluida la necesidad de cumplir y ajustarse estrictamente a las prescripciones sobre la realización de pruebas/test y periodos de cuarentena en relación con la COVID-19, así como medidas para prevenir la infección a bordo de los buques. Es un documento vivo que se irá actualizando en función del desarrollo de la pandemia.

Logotipo universal sin texto para identificar a la gente de mar

En esta misma reunión, se ha acordado que la OMI, en colaboración con la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) elaboren un logotipo universal sin texto o símbolo que permita identificar a la gente de mar y, en consecuencia, acceder a recursos y procesos específicos a bordo de los buques, en puerto y en tránsito para embarcar y desembarcar.

Dicho logotipo ofrecerá ventajas a largo plazo, al orientar a la gente de mar a servicios que, en última instancia, servirán para mejorar la seguridad.

Módulo GISIS para registrar los puertos que facilitan los cambios de tripulación

El MSC 102 ha acordado elaborar una lista pública de todos los puertos donde es posible llevar a cabo los cambios de tripulación, que incluirá las regulaciones específicas de cada país.

La información actualizada sobre los puntos de contacto nacionales y sobre los puertos que facilitan los cambios de tripulación estará disponible en un nuevo módulo del Sistema Mundial Integrado de Información Marítima (GISIS) de la OMI.

Retrasos imprevistos en la entrega de buques debidos a la pandemia de COVID-19

El Comité acordó una interpretación unificada relacionada con los retrasos en la entrega de buques durante la pandemia de COVID-19.

La interpretación unificada de la regla II-1/3-10 del Convenio SOLAS hace referencia a la expresión “retrasos imprevistos en la entrega de buques”.

La OMI ha publicado la Circular 4204/Add.1: “COVID-19 – Implantación y cumplimiento de los instrumentos pertinentes de la OMI”, en la que se pide la comprensión y estrecha cooperación de todos los Estados miembros para superar los desafíos relacionados con la implantación y la ejecución del cumplimiento de los instrumentos de la OMI.

Orientaciones sobre la realización de reconocimientos a distancia

El Comité debatió una propuesta para elaborar unas orientaciones sobre la implantación de reconocimientos a distancia. En dicha propuesta se reconoce que se prevé que se generalizarán más los reconocimientos a distancia en los próximos años, incluso después de que finalice la pandemia.

Se invitó a los Estados miembros y organizaciones internacionales a que presenten propuestas sobre este asunto. El Comité señaló que la elaboración de esas orientaciones requerirá un examen técnico detallado por parte de personal experto y deberá incluir cuestiones relacionadas con los casos de fuerza mayor.

Mesa redonda organizada por la OMI sobre cambios de tripulación

El 13 de noviembre, la OMI organizó una Mesa redonda moderada por el Secretario General de la OMI, Kitack Lim, en la que participaron organizaciones de transporte marítimo (entre ellas ICS), sindicatos y empresas marítimas y de logística, en la que se propuso a los participantes intercambiar ideas sobre la manera de avanzar en esta materia.

Se comentó que la disponibilidad de las vacunas COVID-19 y las pruebas rápidas y estandarizadas del virus podrían ser cruciales para ayudar a resolver la actual crisis de cambio de tripulación. Sin embargo, en la reunión se acordó que la atención debe centrarse en el desarrollo de una serie de soluciones prácticas. Entre las propuestas que se debatieron destacan poner en marcha corredores de salud pública, la implantación regional de protocolos que permitan a los puertos/aeropuertos facilitar los cambios de tripulación y el concepto de un pasaporte o certificado sanitario digital para la gente de mar.

Aunque se han llevado a cabo algunos progresos, es necesario que más países designen a la gente de mar como trabajadores esenciales y les otorguen los derechos que se conceden a los trabajadores que prestan un servicio esencial para el viaje y el tránsito. Los participantes comentaron que todavía se necesita una labor continua de concienciación sobre la crisis del cambio de la tripulación a nivel político, que incluya un enfoque en los derechos humanos de la gente de mar.

Los participantes manifestaron su deseo de colaborar para resolver la situación actual y su preocupación por el bienestar de la gente de mar, sus derechos humanos y la situación de riesgo creciente en la mar. La fatiga de la gente de mar sigue siendo una preocupación crítica. Se están produciendo algunos casos, incluidos los que se están comunicando al Grupo de gestión de la crisis para la gente de mar de la OMI, que ponen de relieve la necesidad desesperada de actuar, no de hablar. Muchos participantes expresaron su preocupación y condena por los recientes ejemplos de algunas empresas que insisten en la inclusión de cláusulas de “no cambio de tripulación” en los contratos, práctica que exacerba la crisis de cambio de tripulación y amenaza aún más la seguridad de la navegación.

Se organizarán reuniones adicionales sobre temas de trabajo específicos con el objetivo de examinar los aspectos prácticos de las diversas propuestas debatidas y asegurar que las soluciones e iniciativas avancen.

Anexo 6.1: Resolución MSC.473(ES.2): Medidas recomendadas para facilitar los cambios de tripulación de los buques, el acceso a la atención médica y los viajes de la gente de mar durante la pandemia de COVID-19. Puntos de contacto nacionales sobre los cambios de tripulación y la repatriación de la gente de mar.

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 16 de noviembre de 2020. Las normas marcadas con un (*) han dejado de estar en vigor. Para facilitar su consulta, señalamos brevemente los asuntos de que tratan:

- (*) [Orden TMA/400/2020](#), de 9 de mayo, por la que se establecen las condiciones a aplicar en la fase I de la desescalada en materia de movilidad y se fijan otros requisitos para garantizar una movilidad segura. (BOE de 10 de mayo).
- (*) [Orden INT/401/2020](#), de 11 de mayo, por la que se restablecen temporalmente los controles en las fronteras interiores aéreas y marítimas, con motivo de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19. (BOE de 12 de mayo).
- (*) [Orden SND/403/2020](#), de 11 de mayo, sobre las condiciones de cuarentena a las que deben someterse las personas procedentes de otros países a su llegada a España, durante la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19. (BOE de 12 de mayo).
- [Resolución de 6 de mayo](#), de la DGMM, por la que se suspende la celebración de la convocatoria del examen para las pruebas sobre conocimiento de la legislación marítima española. (BOE de 14 de mayo).
- (*) [Orden INT/409/2020](#), de 14 de mayo, por la que se prorrogan los criterios para la aplicación de una restricción temporal de viajes no imprescindibles desde terceros países a la Unión Europea y países asociados Schengen por razones de orden público y salud pública con motivo de la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19. (BOE de 15 de mayo).
- (*) [Orden TMA/415/2020](#), de 17 de mayo, por la que se amplía la relación de puntos de entrada designados con capacidad de atención a emergencias de salud pública de importancia internacional. (BOE de 17 de mayo).
- (*) [Orden TMA/419/2020](#), de 18 de mayo, por la que se actualizan las medidas en materia de ordenación general de la navegación marítima adoptadas durante el estado de alarma para la gestión de la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19 al proceso de desescalada. (BOE de 19 de mayo).
- (*) [Orden SND/422/2020](#), de 19 de mayo, por la que se regulan las condiciones para el uso obligatorio de mascarilla durante la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19. (BOE de 20 de mayo).
- (*) [Orden TMA/424/2020](#), de 20 de mayo, por la que se modifican la 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; y la Orden TMA/419/2020, de 18 de mayo, por la que se actualizan las medidas en materia de ordenación general de la navegación marítima adoptadas durante el estado de alarma para la

gestión de la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19 al proceso de desescalada. (BOE de 21 de mayo).

- (*) [Orden SND/439/2020](#), de 23 de mayo, por la que se prorrogan los controles en las fronteras interiores terrestres, aéreas y marítimas con motivo de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19. (BOE de 23 de mayo).
- (*) [Orden SND/441/2020](#), de 23 de mayo, por la que se prorroga la Orden TMA/410/2020, de 14 de mayo, por la que se limita la entrada en España a las aeronaves y buques de pasaje a través de los puntos de entrada designados con capacidad de atención a emergencias de salud pública de importancia internacional. (BOE de 23 de mayo).
- (*) [Orden TMA/444/2020](#), de 25 de mayo, por la que se amplía la relación de puntos de entrada designados con capacidad de atención a emergencias de salud pública de importancia internacional. (BOE de 26 de mayo).
- [Resolución de 8 de mayo](#), de Puertos del Estado, por la que se modifica el Anexo I de la Orden FOM/1194/2011, de 29 de abril, por la que se regula el procedimiento integrado de escala de buques en los puertos de interés general. (BOE de 1 de junio).
- [Resolución de 19 de mayo](#), de la DGMM, por la que se acuerda la continuación en la tramitación de los procedimientos administrativos para el otorgamiento de exenciones de la obligatoriedad de utilización del servicio portuario de practica, en aplicación del apartado 4 de la disposición adicional tercera 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 2 de junio).
- [Real Decreto-ley 21/2020](#), de 9 de junio, de medidas urgentes de prevención, contención y coordinación para hacer frente a la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19. (BOE de 10 de junio).
- [Extracto de la Resolución de 5 de junio](#), del ISM, por la que se convocan ayudas para la dotación de los botiquines de los que han de ir provistos los buques, convocatoria 2019. (BOE de 26 de junio).
- (*) [Orden INT/578/2020](#), de 29 de junio, por la que se modifican 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 salud pública con motivo de la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19. (BOE de 30 de junio).
- (*) [Resolución de 29 de junio](#), de la Dirección General de Salud Pública, Calidad e Innovación, relativa a los controles sanitarios a realizar en los puntos de entrada de España. (BOE de 1 de julio).
- (*) [Orden INT/595/2020](#), de 2 de julio, por la que se modifican 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 salud pública con motivo de la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19. (BOE de 3 de julio).
- [Orden INT/657/2020](#), de 17 de julio, por la que se modifican 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 salud pública con motivo de la crisis sanitaria ocasionada por la COVID-19. (BOE de 18 de julio). **Esta Orden ha sido**

modificada y prorrogada el 31 de julio, 29 de agosto, 16 de septiembre, 30 de septiembre y 30 de octubre. El enlace conduce a la versión consolidada.

- [Resolución de 24 de julio](#), de la Dirección General de Salud Pública, Calidad e Innovación, relativa a los controles sanitarios a realizar en los puntos de entrada de España y se deroga la Resolución de 29 de junio de 2020. (BOE de 30 de julio). **Sin efectos desde el 23 de noviembre de 2020.**
- [Resolución de 12 de agosto](#), de la DGMM, por la que se reanuda la convocatoria para la celebración de las pruebas sobre conocimiento de la legislación marítima española. (BOE de 22 de agosto).
- [Resolución de 29 de julio](#), de la DGMM, por la que se convocan pruebas de conocimiento general para el reconocimiento de la capacitación profesional para prestar servicios portuarios de practica. (BOE de 28 de agosto).
- [Resolución de 22 de septiembre](#), de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, por la que se establecen los peajes de acceso a las redes de transporte, redes locales y regasificación de octubre 2020 a septiembre 2021. (BOE de 26 de septiembre).
- [Resolución de 25 de septiembre](#), del ISM, sobre las prórrogas otorgadas a la validez de los certificados preceptivos para el sector marítimo-pesquero, con motivo del COVID-19. (BOE de 29 de septiembre).
- [RD 927/2020](#), de 27 de octubre, por el que se amplía el ámbito de actuación de las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y se modifican el Real Decreto 877/2011, de 24 de junio, y el RD 357/2015, de 8 de mayo. (BOE de 28 de octubre).
- [Resolución de 11 de noviembre](#), de la Dirección General de Salud Pública, relativa a los controles sanitarios a realizar en los puntos de entrada de España. (BOE de 12 de noviembre).

Prórroga a fechas del Convenio de Aguas de Lastre, extensión de la prórroga de certificados y actividades de inspección

El 19 de mayo, se publicó en el BOE la [Orden TMA/419/2020](#), que actualiza las medidas en materia de ordenación general de la navegación marítima adoptadas durante el estado de alarma para la gestión de la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19 al proceso de desescalada. La misma, entre otros asuntos:

1. Amplía el plazo para instalar el Sistema de Gestión de las Aguas de Lastre (BWMS).

Los buques de pabellón español que tengan que instalar durante 2020 el sistema de gestión de las aguas de lastre pueden solicitar una prórroga de hasta 12 meses para llevar a cabo su instalación.

La compañía que desee obtener dicha prórroga debe presentar ante la DGMM una solicitud por medios electrónicos y aportar una declaración responsable confirmando que ya se han llevado a cabo las tareas para planificar la adquisición e instalación del BWMS.

2. Extensión de la validez de certificados y documentos del buque y de los marinos.

Se amplía el plazo de validez de los títulos, tarjetas profesionales y certificados de suficiencia o especialidad del Convenio STCW y de los expedidos por la normativa española sobre formación marítima que caduquen durante el año 2020, de la siguiente manera:

- Los que caducaron antes del 14 de marzo de 2020: se prorrogan 3 meses desde la fecha en la que finalice el estado de alarma.
- Los que han caducado durante el estado de alarma: se prorrogan por un periodo igual al de la duración del estado de alarma más 3 meses, contado desde la fecha de caducidad.
- Los que caduquen después de que finalice el estado de alarma: se prorrogan por un periodo igual al de la duración del estado de alarma, contado desde la fecha de su caducidad, pero la prórroga no se va a extender más allá del 31 de diciembre de 2020.

Para los certificados y documentos del buque expedidos en virtud de los instrumentos internacionales de la OMI, OIT y la UE y por la normativa nacional que hayan caducado durante el estado de alarma:

- Se amplía el plazo de validez de estos títulos por un periodo igual al de la duración del estado de alarma, contado desde su fecha de caducidad.
- Sobre las inspecciones o reconocimientos que la normativa nacional e internacional exige llevar a cabo en un determinado intervalo de tiempo (o “ventana”), 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 desde la finalización del estado de alarma.

La DGMM nos ha aclarado que en estos certificados del buque no pueden aplicar el mismo procedimiento de prórrogas que para los certificados de formación del Convenio STCW porque no lo permiten las ventanas temporales establecidas por los Convenios internacionales SOLAS, MARPOL, etc.

No obstante, para los certificados del buque que hayan caducado antes del 14 de marzo, la misma Orden habilita al DGMM para extender su validez por un plazo máximo de 1 mes desde la finalización del estado de alarma. La DGMM nos ha insistido que su intención es buscar soluciones caso a caso a los problemas que vayan surgiendo.

La Orden también amplió el plazo de validez de las homologaciones de centros y cursos de formación por 3 meses o por un periodo igual al de la duración del estado de alarma más 3 meses en función de si la homologación caduca en el mes siguiente después de la finalización del estado de alarma o durante el estado de alarma.

4. Actividades de inspección de buques permitidas en función de la fase de desescalada en la que se encuentre el territorio de la provincia, isla o unidad territorial de referencia.

A partir del día de publicación de la Orden (19 de mayo), se reanudaron las inspecciones en función de las fases del plan de desescalada.

En la Disposición final primera se ha habilitado también al Director General de la MM a autorizar que los pasajeros de los buques de pasaje que presten servicio de línea regular exclusivamente en las zonas marítimas C y D puedan permanecer de forma voluntaria en sus vehículos, de acuerdo a las medidas de seguridad adicionales aprobadas en la resolución.

Uso obligatorio de mascarilla durante la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19

El 20 de mayo, se publicó en el BOE la Orden SND/422/2020, que reguló el uso obligatorio de mascarilla de cualquier tipo.

En particular, establecía su obligatoriedad *“en cualquier espacio cerrado de uso público o que se encuentre abierto al público, siempre que no sea posible mantener una distancia de seguridad interpersonal de al menos 2 m.”*

Preguntamos a la DGMM sobre su interpretación de “*espacio cerrado de uso público o abierto al público*” para el caso de un buque de carga. A nuestro entender, no debía exigirse el uso de mascarillas por las tripulaciones al no tener éstas contacto habitual con personas ajenas al buque, y su uso debería ser recomendable sólo cuando embarca personal como el práctico, inspectores, etc. con arreglo a los procedimientos que cada buque tenga implantados.

La DGMM nos confirmó que compartían esta interpretación. No obstante, nos indicaron que cuando se efectúen relevos, es aconsejable mantener la distancia de seguridad o tomar medidas apropiadas a bordo durante los 14 días de cuarentena.

Esta Orden dejó de estar en vigor el 21 de junio de 2020 con el fin del estado de alarma.

Instrucciones sobre la utilización de mascarillas en los distintos medios de transporte

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 y se fijan requisitos para garantizar una movilidad segura de conformidad con el plan para la transición hacia una nueva normalidad.

En el caso del transporte marítimo establecía los siguientes requisitos:

- Todos los usuarios están obligados a usar mascarillas que cubran la nariz y boca. Cuando los pasajeros se encuentren dentro de sus camarotes no están obligados a usarlas.
- Los trabajadores que tengan contacto directo con los viajeros también deberán ir provistos de mascarillas y tener acceso a soluciones hidroalcohólicas para practicar una higiene de manos frecuente.

Esta Orden dejó de estar en vigor el 21 de junio de 2020 con el fin del estado de alarma.

Identificación de pasajeros: datos a incluir en la declaración única de escala

El 1 de junio, se publicó en el BOE una Resolución de Puertos del Estado modificando el Anexo I de la Orden FOM/1194/2011, que se regula el procedimiento integrado de escala de buques en los puertos de interés general.

Se ha actualizado el apartado sobre “Datos complementarios” de la declaración única de escala relacionados con la identificación de los pasajeros. Además de los requisitos que se venían solicitando hasta ahora (nombre y apellidos, nacionalidad, fecha y lugar de nacimiento, etc.) se han incluido otros dos adicionales, comunicados voluntariamente por el pasajero:

- Datos sobre el cuidado o asistencia especiales que pueda necesitar el pasajero en situaciones de emergencia.
- Un número de contacto para casos de emergencia.

Adicionalmente en el apartado del visado (si fuese aplicable) se ha incluido la referencia al país de expedición del mismo.

A solicitud de una empresa asociada, Puertos del Estado nos envió el fichero CSV actualizado para cumplimentar en el mismo los nuevos datos complementarios sobre la identificación de los pasajeros de la declaración única de escala y el documento “Guía del usuario: lista de tripulantes/pasajeros” para cumplimentar el Formulario PAXLIST.

Medidas sobre buques de pasaje por la crisis por el COVID-19

El 19 junio, se publicó en el BOE el RD-ley 21/2020 sobre medidas urgentes de prevención, contención y coordinación para hacer frente a la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19, que establece varias medidas que afectan al transporte marítimo, especialmente de pasajeros:

- Uso obligatorio de mascarillas para personas a partir de 6 años (art. 6): los pasajeros de buques y embarcaciones no están obligados a usarlas cuando se encuentren dentro de su camarote o en sus cubiertas o espacios exteriores cuando sea posible garantizar el mantenimiento de una distancia de seguridad interpersonal de al menos 1,5 m.
- El art. 18 habilita al Director General de la Marina Mercante para que pueda tomar las siguientes medidas en los servicios de las líneas regulares de pasaje, y pasaje y carga rodada, con independencia de que estén o no sujetos a un contrato público o a obligaciones de servicio público:
 - Modular los niveles de prestación de los citados servicios, de tal forma que se garantice una adecuada prestación de los mismos.
 - Ordenar la adopción de las medidas sanitarias para el control de los buques de pasaje de transbordo rodado y buques de pasaje, incluidos los de tipo crucero, que realicen viajes internacionales y naveguen por aguas del mar territorial con objeto de entrar en los puertos españoles abiertos a la navegación internacional.
- Asimismo, los operadores de transporte marítimo cuyos buques y embarcaciones dispongan de número de asiento preasignado deberán recabar información de contacto para todos los pasajeros y conservar los listados un mínimo de 4 semanas con posterioridad al viaje. También, deberán facilitar estos listados a las autoridades de salud pública cuando se requieran con la finalidad de realizar la trazabilidad de contactos.
- La Disposición adicional 2ª establece que en el caso de que el ejercicio del control sanitario de pasajeros en régimen de pasaje internacional, no fueran sufragados por fondos procedentes de la UE para compensar los gastos derivados de la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19, los costes que impliquen el ejercicio de estas funciones se repercutirán en la tasa correspondiente al pasaje.

Convocatoria ayudas del ISM para dotación de botiquines de los buques

El 26 de junio se publicó en el BOE un extracto de la convocatoria anual de ayudas para subvencionar los gastos efectuados entre el 1 de enero y 31 de diciembre de 2019 en la dotación inicial y reposición de fármacos y material sanitario de los botiquines de los buques de pabellón español, con un importe máximo de 500.000 euros. El texto completo de la convocatoria junto con los documentos y modelos para solicitar las ayudas se publicó mediante el siguiente [enlace](#) en la base de datos nacional de subvenciones.

El ámbito de aplicación, contenido, redacción de la convocatoria y documentación a presentar por las empresas se mantuvieron iguales a la convocatoria del año anterior y se fijó la fecha de 27 de julio de 2020 como tope para que las empresas presentaran sus solicitudes.

La cuantía de estas ayudas se establece en función del botiquín reglamentario que corresponde a cada categoría de buque y el número de tripulantes enrolados a bordo. Tanto si se trata de la dotación inicial del botiquín como de una reposición, el importe de la subvención alcanzará:

- Botiquín A: el 65% del coste real de los fármacos que componen el botiquín reglamentario financiados por el Sistema Nacional de Salud, y del material sanitario del Anexo I de la Resolución.

- Botiquín B: el 70% en las mismas condiciones anteriores.
- Botiquín C: el 90% en las mismas condiciones anteriores.
- Botiquín de balsa de salvamento: el 90% del coste real del botiquín.
- Botiquín de antidotos generales: el 65% del coste real de los fármacos financiados por el Sistema Nacional de Salud.

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

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

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

Según el apartado décimo de la resolución, la solicitud se puede presentar:

- En papel, en las direcciones provinciales o locales del ISM donde el buque, para cuyo botiquín se solicite la ayuda, tenga asignado el código de cuenta de cotización, solicitando cita previa.
- A través de la sede electrónica de la Secretaría de Estado de la Seguridad Social: <https://sede.seg-social.gob.es>, siguiendo la ruta: ciudadanos/régimen especial del mar/ayuda económica para los botiquines a bordo (REM) o directamente en este [enlace](#).

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

El apartado Séptimo de la Resolución establece que el gasto correspondiente a la dotación inicial o reposición del botiquín de a bordo de que se trate se acreditará presentando las facturas originales, por lo que aquellas empresas que presenten la solicitud a través de la Sede Electrónica también deberán presentar las facturas originales en la Dirección Provincial o local del ISM correspondiente. En el caso de la Dirección Provincial de Madrid, es necesario solicitar cita previa en el teléfono: 91 591 99 00.

Practicaje

Procedimiento administrativo para la obtención de exenciones de practicaje

El 2 de junio, se publicó en el BOE una Resolución de la DGMM, que establece la continuación de la tramitación de los procedimientos administrativos para otorgar exenciones de la obligación de utilización del servicio portuario de practicaje.

Para obtener dichas exenciones, la Autoridad Portuaria, Capitanía Marítima o Corporación de Prácticos deben remitir varios informes, que en algunos casos han sufrido retrasos durante el

estado de alarma por la suspensión de los plazos administrativos, y en consecuencia, no se han estado autorizando concesiones y renovaciones de exenciones. Ello ha acarreado graves perjuicios para los capitanes solicitantes, de los que nos han venido informando algunas empresas asociadas. Esta Orden confirma la interpretación que había hecho la DGMM sobre este asunto.

Pruebas de conocimiento general para reconocer la capacitación profesional

El 28 de agosto, se publicó en el BOE una Resolución de la DGMM convocando para octubre 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 los diferentes puertos. A los aspirantes que superen esta primera parte de las pruebas, se les reconocerá la validez de la misma por un período de 4 años a contar desde el día siguiente al de la publicación de las calificaciones del segundo ejercicio.

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 que lugares que indica el art. 38.4 de la Ley 30/1992, del Procedimiento Administrativo Común, en el plazo de un mes a contar desde el día siguiente al de las publicaciones en el BOE de dicha resolución.

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

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”*.

Pruebas sobre conocimiento de la legislación marítima española

El 27 de diciembre de 2019, 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 1º Oficial de Puente, y de Jefe o 1º 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^{er} Oficial de Puente y como Jefe o 1^{er} 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 y 14 de mayo, se publicaron en el BOE dos Resoluciones de la DGMM retrasando la fecha inicialmente prevista para la primera prueba como consecuencia del COVID-19.

El 22 de agosto se publicó en el BOE una nueva Resolución de la DGMM informando de la reanudación de las pruebas el 3 de septiembre. Los plazos de cierre de matrícula no se modificaron, y todas las matrículas que se formalizaron en plazo para la convocatoria de examen del primer semestre de 2020, quedaron automáticamente transferidas a esta convocatoria. De la misma forma, se convoca a aquellas personas que formalizaron la matrícula en tiempo y forma para la convocatoria del segundo semestre.

Suministro de GNL a buques – Peajes de acceso a las instalaciones de regasificación de gas natural

El 26 de septiembre, se publicó en el BOE la Resolución de 22 de septiembre de la CNMC por la que se establecen los peajes de acceso a las redes de transporte, redes locales y regasificación que se aplicarán entre el 1 de octubre de 2020 y el 30 de septiembre de 2021.

Estos peajes se han calculado utilizando la nueva metodología que establece la [Circular 6/2020](#) de la CNMC (BOE del 25 de julio). En esencia, los peajes de carga en cisterna, trasvase de GNL de planta a buque, y buque a buque se reducen muy significativamente.

Para el periodo entre el 1 octubre 2020 y el 30 septiembre 2021, los términos de facturación establecidos son:

Términos de facturación de los peajes		
	Término fijo €/kWh/día) y año	Término variable €/kWh
Carga en cisternas	46	41
Trasvase de GNL de planta a buque	47	42
Trasvase de buque a buque	19	26

ISM - Prórroga de Certificados de los marinos y de los buques debido al COVID-19

El 29 de septiembre se publicó en el BOE una Resolución del ISM que rescinde las medidas adoptadas en abril sobre las prórrogas de los certificados sanitarios, al haberse reabierto los centros de sanidad marítima, y establecía para cada certificado la fecha límite de validez de las prórrogas concedidas:

- Certificado de Formación Sanitaria Específica y Certificado de Revisión de los Botiquines preceptivos a bordo: hasta el 31 de diciembre de 2020, salvo que la prórroga de 6 meses que se hubiera concedido por el COVID-19 venza antes de dicha fecha, en cuyo caso no cabrá una nueva prórroga. En el caso del Certificado de Revisión de los Botiquines, la Resolución hace referencia al aplazamiento previsto en el art. 7.1 del RD 258/1999, que establece que, excepcionalmente, podrá aplazarse por un período no superior a 5 meses.
- Certificado de Aptitud para el Embarque Marítimo: hasta el 31 de octubre de 2020. En el caso de tripulantes enrolados en buques de navegación internacional, si el periodo de validez del certificado expira durante una travesía, el certificado seguirá siendo válido hasta la fecha de llegada al próximo puerto de escala donde el marino pueda obtener un certificado médico expedido por un facultativo del ISM, a condición de que esta prolongación de validez no exceda de 3 meses, es decir, hasta el 30 de enero de 2021.

Como ya hicimos con anteriores resoluciones sobre este mismo asunto, preparamos una versión en inglés y se la enviamos al ISM, que la hizo suya y la subió a su página web.

El 8 de octubre el ISM nos envió unas aclaraciones sobre esta Resolución:

- Si el tripulante del buque español reside en España, el certificado médico tiene que obtenerse en España y debe ser emitido por un facultativo de sanidad marítima (ISM), según el RD 1696/2007.
- Si reside en el extranjero, el certificado médico puede expedirlo otra autoridad marítima competente, conforme al Convenio STCW. A solicitud del interesado, el ISM certifica dicha validez, a efectos de embarque marítimo en buques de bandera española, mientras el certificado esté vigente (2 años desde la expedición) y si el tripulante no reside en España.

Para evitar un posible colapso de los centros de sanidad marítima por una excesiva demanda de solicitudes, el ISM ha establecido un orden de prioridad en la tramitación de las renovaciones de los Certificados médicos:

- En primer lugar, los certificados que estuvieran caducados o que caducasen antes del 31 de octubre, especialmente de tripulantes de buques dedicados a navegación internacional.
- A continuación, las solicitudes de reconocimiento médico inicial que presenten un compromiso de enrole o trabajo en fecha próxima (máximo 1 mes).

Si se prolonga el posible colapso de los centros sanitarios para hacer los reconocimientos, la dirección provincial del ISM enviará un Oficio a la Capitanía Marítima correspondiente, informando de que el tripulante tiene ya concertada la cita para realizar el reconocimiento y solicitando que se le permita su enrole hasta una fecha determinada.

Asimismo, el ISM nos ha informado de que por el momento se mantiene la posibilidad de que determinados procedimientos puedan efectuarse sin estar en posesión de un certificado electrónico o cl@ve. Esta medida es excepcional para situaciones de urgencia o de imposibilidad de acceso a las oficinas, y la presentación de solicitudes por vía electrónica no exime de la obligación de personarse del ciudadano para verificar su identidad, para lo que la dirección provincial le asignará una cita.

Inspección de buques. Ampliación de la delegación en organizaciones reconocidas

El 28 de octubre, se publicó en el BOE el RD 927/2020, de 27 de octubre, por el que se amplía el ámbito de actuación de las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y se modifican el RD 877/2011 (Reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de la Administración marítima) y el RD 357/2015 (Cumplimiento y control de la aplicación del Convenio sobre el Trabajo

Marítimo 2006 en buques españoles). Este RD entró en vigor el 10 de noviembre de 2020 e incluye algunos cambios que ANAVE había solicitado durante su tramitación.

Como novedad, este RD permite la actuación de las Organizaciones Reconocidas (OR) en las compañías en tierra (además de a bordo de los buques) e incorpora nuevos supuestos en los que las OR pueden actuar en nombre de la Administración marítima española (art. 6, apartados f) y h)):

- f) Cuando lo decida la compañía, en atención a las condiciones logísticas, de adecuación a sus procedimientos o de agilidad en la operación.
- h) Cuando la compañía tenga su oficina central en el extranjero.

En el mismo art. 6, se han modificado los apartados a) y e):

- a) Cuando un buque español se encuentre en puerto extranjero y necesite prorrogar el plazo de validez de cualquier certificado obligatorio por aproximarse la fecha de su caducidad. Esta redacción es más flexible al suprimirse del RD 877/2011 el requisito de que el buque en puerto extranjero tuviera como destino siguiente un puerto español para permitir la actuación de la OR.
- e) Cuando un buque español recale en puerto español en días inhábiles o fuera del horario de trabajo, o por otra causa los reconocimientos no pudieren ser prestados por los servicios de inspección de la Capitanía Marítima. Esta redacción es más amplia ya que el RD 877/2011 sólo se refería al caso de que el buque recalara en puerto español en vísperas de festivo o en días feriados.

Se mantienen sin cambios el resto de casos particulares previstos en el RD 877/2011:

- b) Cuando el buque efectúe viajes entre puertos extranjeros.
- c) Cuando el buque, por averías u otras causas de siniestralidad, deba ser objeto de reconocimiento en el extranjero.
- d) Cuando el buque español se construya o realice obras de transformación, reforma o gran reparación en el extranjero.
- g) Cuando el buque se encuentre en el extranjero y solicite el abanderamiento en España (en el RD877/2011 este apartado aparecía con la notación “f”).

El RD 927/2020 también ha introducido dos nuevas Disposiciones Adicionales 6ª y 7ª:

- D.A. 6ª (Autorización de organizaciones respecto de otros convenios internacionales): se podrá facultar a las OR a emitir o renovar los certificados exigidos por cualquier convenio internacional sobre seguridad marítima y prevención de la contaminación del medio marino que prevea esa posibilidad.
- D.A. 7ª (Control de buques nacionales con destino a puertos extranjeros): se incluyen como reconocimientos extraordinarios las inspecciones del “Plan Lista Blanca” de la DGMM a los buques de pabellón español con destino a puertos extranjeros y los criterios de los buques a inspeccionar:
 - Los que soliciten por primera vez despacho a puerto extranjero; o
 - Los que tengan un arqueo bruto (GT) inferior a 500, o una edad igual o superior a 30 años.

Asimismo, el RD 927/2020 ha modificado la Disposición Adicional 1ª del RD 357/2015 para que las OR también puedan expedir y renovar el Certificado de Trabajo Marítimo y la Declaración de Conformidad Laboral Marítima (Parte I), a que se refiere el MLC 2006.

Ello no quiere decir que el ISM y la Inspección de Trabajo (IT) vayan a delegar en OR. Esta DA abre la puerta a estas delegaciones siempre que exista voluntad de hacerlo y “que se lo permita su normativa reguladora”.

En todo caso, la DGMM, la IT y el ISM seguirán siendo plenamente responsables de la inspección de las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar en los buques españoles.

Restricciones temporales de entrada a personas procedentes de terceros países

En los últimos meses, se han publicado en el BOE varias Órdenes Ministeriales sobre restricciones temporales de viajes no imprescindibles desde terceros países a la UE y países asociados Schengen con motivo de la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19. Estas restricciones de entrada no se aplican a las tripulaciones de los buques.

La última actualización se publicó el 30 de octubre mediante la Orden INT/1006/2020, que entró en vigor el 1 de noviembre de 2020 y prorroga la vigencia de la Orden INT/657/2020 hasta el 30 de noviembre.

Los marinos quedan exentos de la aplicación de estas restricciones, aunque sujetos a los requisitos de control sanitario que establezca el Ministerio de Sanidad (ver apartado siguiente).

Controles sanitarios de pasajeros a realizar en los puntos de entrada a España

El 12 de noviembre se publicó en el BOE una Resolución de la Dirección General de Salud Pública sobre los controles sanitarios a efectuar en los puntos de entrada de España. Entrará en vigor el 23 de noviembre y se mantendrá vigente hasta que el Gobierno declare la finalización de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19, según el artículo 2.3 del Real Decreto-ley 21/2020. En esencia, la Resolución establece lo siguiente:

- Apartado 1, 2 y 3: Prevé que los pasajeros que lleguen a España por vía aérea o marítima deberán someterse, antes de su entrada en el país, a una serie de controles sanitarios, en concreto deberán:
 - Someterse a un control rutinario de la temperatura mediante termómetros sin contacto o cámaras termográficas. En caso de viajes internacionales, el control deberá efectuarse por las compañías navieras antes de su llegada a puerto español.
 - Cumplimentar, antes de la salida, un “Formulario de Control Sanitario”, a través de la web www.spth.gob.es, o de la aplicación *Spain Travel Health-SpTH*. Los modelos se adjuntan como Anexo I, siendo distintos para la vía aérea o marítima. Para el caso de la vía marítima, el sistema informático todavía no se encuentra habilitado por lo que, hasta entonces, el viajero deberá presentar el Formulario a su llegada a España en papel, disponible en español, inglés y francés, pudiendo descargárselo en:

<https://www.mscbs.gob.es/profesionales/saludPublica/sanidadExterior/ControlHS.htm>.

Estos controles se aplicarán a los pasajeros internacionales cuyo destino final sea España, no a los que se encuentren en tránsito.

- Apartado 4: Todo pasajero procedente de un país o zona de riesgo (enumerados en el Anexo II), deberá disponer de un PCR, con resultado negativo, efectuado en las 72 horas previas a la llegada a España.

- Apartado 8: El listado de países o zonas de riesgo establecido en el anexo II será revisado cada 15 días y su actualización será publicada en la página web del Ministerio de Sanidad: <https://www.mscbs.gob.es/> y en la web SpTH: <https://www.spth.gob.es>. La actualización se hará efectiva a los 7 días de su publicación.

Específicamente para los marinos, la Resolución prevé en su apartado 4 que, en el caso de los tripulantes de los buques, se les podrá eximir de la obligación de la prueba PCR en origen cuando *“lleguen a España de regreso de su campaña a bordo de un buque o en tránsito para embarcar o desembarcar, debiendo justificar su condición de tripulante y los impedimentos para la realización de la misma”*. En este caso, los marinos que proceden de un país o zona de riesgo deberán, a su llegada a España, someterse a la Prueba Diagnóstica de Infección Activa que establezcan los servicios de sanidad exterior o, alternativamente, se les podrá exigir una prueba PCR de COVID-19 en las 48 horas siguientes a su llegada (apartado 6).

Esta salvedad para los marinos se ha introducido a propuesta de ANAVE para evitar incidencias en los relevos de tripulaciones. No obstante, la regla general debe ser, en todo caso, hacer el PCR en origen.

Varias empresas nos plantearon algunas dudas sobre la aplicación de esta Resolución. Tras consultarlas con la DGMM, se nos confirmó que:

- Los conductores de camiones no son considerados pasajeros y, como consecuencia, no entran dentro del ámbito de aplicación de la Resolución.
- Tampoco lo son los tripulantes de los buques. La cláusula específica para tripulaciones incluida en la Resolución está prevista para el tránsito aéreo, para tripulantes extranjeros que embarcan en España o tripulantes españoles que hayan desembarcado en un puerto extranjero, que durante su viaje en avión son considerados pasajeros.

7.3. Otros asuntos relacionados con la normativa española

Proyecto de Ley de Cambio climático y transición energética

El 19 de mayo el Consejo de Ministros remitió a las Cortes el proyecto de Ley de cambio climático y transición energética iniciando así, su tramitación parlamentaria. El texto fija los siguientes objetivos, que solo podrán ser revisados al alza:

- España deberá alcanzar la neutralidad climática no más tarde de 2050.
- Antes de mitad de siglo, el sistema eléctrico de España tiene que ser 100% renovable.
- En 2030, las emisiones del conjunto de la economía española deberán reducirse al menos un 20% respecto al año 1990.
- Al finalizar la próxima década, como mínimo el 35% del consumo final de la energía deberá ser de origen renovable. En el caso del sistema eléctrico deberá ser de al menos un 70%.
- Las medidas de eficiencia energética tendrán que reducir el consumo de energía primaria al menos, un 35%.

Estos objetivos se implantarán a través de los sucesivos Planes Nacionales de Energía y Clima (PNIEC). El primero de ellos, para el periodo 2021-2030, establece unos objetivos más ambiciosos que esta Ley y fija para 2030 una reducción de emisiones del 23% respecto a 1990 y que el porcentaje de renovables se eleve hasta un 42%. La presencia de energías limpias en el sistema eléctrico deberá llegar al 74% y la eficiencia mejorar un 39,5%.

En el caso del transporte marítimo, se adoptarán medidas con el fin de conseguir cero emisiones directas en los puertos de competencia del Estado en el año 2050. Para ello, se promoverán, entre otras, medidas de impulso al transporte ferroviario con origen y destino en puertos, el desarrollo de Autopistas del mar y el estímulo al uso de energías alternativas en el transporte marítimo, en especial durante su estancia en puerto.

Sanidad Exterior. Renovación del Certificado de control de la sanidad a bordo

En el mes de mayo, una empresa asociada nos informó de que uno de sus buques estaba teniendo dificultades en varios puertos extranjeros para renovar el Certificado de Control de la Sanidad del Buque (*Ship Sanitation Control Certificate*), que en España expide Sanidad Exterior por 6 meses, ya que, debido al COVID-19, no se están efectuando las inspecciones reglamentarias a bordo de los buques.

La DGMM, a quien pedimos su colaboración para resolver este asunto, nos informó de que la posición de Sanidad Exterior era no dar prórrogas de más de 1 mes a la fecha de caducidad del certificado, como estaba haciendo la DGMM o el ISM ya que, según ellos, en España sí se efectúan dichas inspecciones. Sin embargo, días después, otra empresa asociada nos informó de que en un puerto español no se estaban haciendo con esa normalidad esas inspecciones y les habían expedido una prórroga de 1 mes.

La recomendación de la DGMM, para evitar posibles sanciones, es que los buques que tengan que renovar el Certificado de Control de la Sanidad y no puedan hacerlo, documenten adecuadamente la solicitud de renovación que presenten a las autoridades del puerto en cuestión y las respuestas negativas que reciban a efectuar dicha inspección.

El 22 de abril, la OMI, OIT y OMS publicaron un documento recomendando a los Gobiernos expedir prórrogas sucesivas de 1 mes según sea necesario, de lo que informamos a la DGMM.

Entendemos que estas inspecciones están ya efectuándose con normalidad.

Resoluciones expresas del ISM de ampliación de la validez de los certificados en casos justificados de puertos que no admiten las Resoluciones generales

En junio, una empresa asociada nos informó que, en puertos de Nigeria, estaban poniendo problemas para aceptar como válida la Resolución genérica de prórroga del ISM al no referirse específicamente al marino o buque concreto que presenta el certificado caducado.

Consultamos al ISM si era posible expedir, a solicitud de la empresa afectada, una Resolución expresa individualizada al marino o buque afectado, similares a las que expide la DGMM en las prórrogas de renovación de sus certificados, para casos especiales y justificados como es el caso de Nigeria. Para facilitarles la tarea, ANAVE redactó 3 modelos de Resolución expresa en inglés para cada uno de los certificados sanitarios, que fueron aceptados por el ISM.

Renovación del Certificado de Formación Sanitaria Específica Avanzada

El 23 de abril, el ISM publicó una Resolución en la que prorrogó 6 meses, a contar desde la fecha de caducidad, la validez del Certificado de Formación Sanitaria Específica.

Este certificado caduca a los 5 años de su expedición y el personal a bordo responsable de la gestión y mantenimiento del botiquín reglamentario del buque debe renovarlo antes de que caduque mediante un curso de actualización de 16 horas. Si este curso de actualización no se efectúa dentro del periodo de validez del Certificado, el tripulante deberá efectuar un curso completo de 40 horas para obtener el certificado.

Estos certificados prorrogados se entienden que están en vigor (no caducados), y como consecuencia pueden renovarse con el mencionado curso de actualización de 16 horas.

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

El 27 de julio, la DGMM circuló unas instrucciones a las Capitanías Marítimas para revalidar mediante un curso 4 certificados de suficiencia del Convenio STCW de acuerdo con las enmiendas adoptadas en la Conferencia de Manila, que emitieron en 2016 por la DGMM y que caducarán a la mayoría de los tripulantes en 2021.

Los Certificados afectados son los siguientes:

- Formación Básica en Seguridad.
- Avanzado en Lucha Contra Incendios.
- Embarcaciones de Supervivencia y Botes de Rescate No Rápidos.
- Botes de Rescate Rápidos.

Dado que estas revalidaciones van a afectar a la gran mayoría de tripulantes y que en 2016 se expidieron unos 81.300 entre canjes y nuevas expediciones, para evitar un colapso de los centros

de formación y en la tramitación de expedientes de los servicios de la administración marítima, la DGMM insta en su Oficio a los marinos a que efectúen lo antes posible el curso de revalidación correspondiente y tramiten la revalidación de dichos certificados con la mayor antelación posible.

Para ello, se va a permitir que, durante los meses que quedan de 2020 y hasta el 31 de diciembre de 2021, se tramite la revalidación de los certificados. Como recordarán, la regla general es que el curso de mantenimiento de la competencia se puede hacer durante los 5 años de vigencia del certificado y la tramitación de la revalidación en la ventana de los 7 meses anteriores a su caducidad. Ahora, excepcionalmente, este último requisito se ha flexibilizado y se permite tramitar la revalidación en cualquier momento, una vez que se disponga del curso de mantenimiento de la competencia.

Recomendamos a las empresas que llamen la atención de sus tripulaciones sobre este asunto para que coordinen tanto realización de los cursos como la tramitación de la revalidación de los certificados.

El 1 de agosto, la DGMM nos envió una carta sobre esta misma materia en la que se resumen las medidas para revalidar los Certificados de Suficiencia del Convenio STCW que caducarán en 2021:

- El marino debe acreditar un periodo de embarque de 3 meses en los últimos 5 años. Además, debe efectuar un curso reducido de mantenimiento de la competencia o un curso completo si no dispone de los meses de embarque exigidos.
- El curso (reducido o completo) se puede efectuar en cualquier momento dentro de los 5 años de vigencia del certificado.
- Tras la autorización del expediente de revalidación, se conservarán los 5 años de vigencia a partir de la fecha de caducidad del certificado, siempre que estos se revaliden dentro de los 7 meses anteriores a su caducidad.
- Adicionalmente y de forma excepcional, durante lo que resta de 2020 y todo el 2021, ya se pueden efectuar los cursos correspondientes, no siendo necesario esperar a la ventana de 7 meses indicada en el párrafo anterior.

Reglamento reciclaje de buques. Instrucción de Servicio de la DGMM sobre delegación en SSCC

El 3 de agosto, la DGMM nos envió la Instrucción de Servicio 4/2020, sobre la delegación en Sociedades de Clasificación (SSCC) de las inspecciones relacionadas con el Reglamento UE 1257/2013 sobre reciclaje de buques.

El apartado 1 de esta Instrucción detalla los supuestos en los que las SSCC podrán actuar en nombre de la Administración, limitándose dicha actuación a la inspección a bordo. En todos los casos, los Certificados asociados serán expedidos y refrendados por la DGMM o por las capitánías marítimas, conforme al siguiente procedimiento indicado en el apartado 2:

- a) En la solicitud de la compañía naviera para la tramitación del Certificado de Inventario de Materiales Peligrosos (IHM) o del Certificado de Buque Listo para el Reciclado, efectuada a través de la sede electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (<https://sede.mitma.gob.es>), se detallarán los motivos por los que no resulta previsible su escala en puerto español.
- b) Se comprobará que la solicitud incluye la siguiente documentación:

Para la emisión inicial del Certificado de Inventario de Materiales Peligrosos (IHM):

- Parte I del IHM.

- Plan de comprobación visual/por muestreo utilizado para la elaboración de dicho inventario teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la OMI (para buques existentes).
- Informe de las comprobaciones visuales y/o las comprobaciones de muestreo realizadas a bordo según el plan de comprobación visual/por muestreo (para buques existentes).
- Plano de localización de los materiales peligrosos identificados (para buques existentes).
- Declaraciones de materiales y declaraciones de conformidad de los proveedores, si procede.
- Pruebas o análisis específicos de materiales realizados (para buques existentes).
- Cualquier otro documento utilizado para elaborar el inventario de materiales peligrosos.

Para la renovación o el refrendo de reconocimiento adicional del Certificado de Inventario de Materiales Peligrosos:

- Versión más reciente de la Parte I del inventario de materiales peligrosos.
- Declaraciones de materiales y declaraciones de conformidad de los proveedores respecto de cualquier modificación, sustitución o reparación importante de la estructura, el equipo, los sistemas, y los materiales realizada desde el último reconocimiento y que tenga influencia en el inventario de materiales peligrosos.

Esta documentación sólo será necesaria si se hubieran producido modificaciones en el IHM.

Para la emisión del Certificado de Buque Listo el Reciclado:

- Nombre, dirección completa y datos de contacto de la instalación de reciclaje de buques escogida por el naviero, así como la fecha de expiración de la inclusión en la lista europea de instalaciones de reciclado de buques.
 - IHM actualizado, incluyendo todas sus partes I, II y III.
 - Declaración de materiales y la declaración de conformidad del proveedor respecto de cualquier modificación, sustitución o reparación importante de la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, los medios y/o los materiales realizada desde el último reconocimiento, si procede.
 - Plan de reciclado del buque elaborado por la instalación de reciclaje de buques y aprobado por la autoridad competente del Estado en el que se ubique dicha instalación de reciclaje.
- c) Una vez recibida la solicitud, el Área de Contaminación Marítima de la DGMM o la capitanía marítima correspondiente procederá al análisis de la misma y de la documentación adjunta, y trasladará al naviero su conformidad, si es el caso, para que la inspección visual a bordo sea encargada a su costa a una Organización Autorizada (OA).
 - d) Se comprobará que una OA ha realizado la inspección y el informe correspondiente, sobre la base de la documentación indicada en el párrafo b).
 - e) Una vez recibido el informe se procederá a su análisis por el Área de Contaminación Marítima de la DGMM o de la capitanía marítima correspondiente. En caso de resultar necesario, se solicitará la documentación y/o información adicional oportuna para verificar que el inventario de materiales peligrosos se corresponde con la realidad del buque.

- f) El Área de Contaminación Marítima de la DGMM o la capitanía marítima correspondiente informará favorable o desfavorablemente a la expedición o refrendo del Certificado de Inventario de Materiales Peligrosos o del Certificado de Buque Listo para Reciclado.
- g) Si el resultado del informe es desfavorable, se emitirá un requerimiento de subsanación indicando las deficiencias encontradas y se dará un plazo al naviero para la subsanación de las mismas.
- h) Una vez resueltas las deficiencias, si fuera necesario una nueva inspección a bordo, se trasladará al naviero el encargo a su costa de la inspección por una OA, pero dicha inspección se limitará exclusivamente a comprobar la subsanación de las deficiencias indicadas en el informe desfavorable con el requerimiento de subsanación.
- i) Si el resultado del informe es favorable, se procederá al sellado del Inventario de Materiales Peligrosos o de sus modificaciones y a la emisión, renovación o refrendo del Certificado de Inventario de Materiales Peligrosos, o a la emisión del Certificado de Buque Listo para Reciclado, según sea el caso.
- j) Para la emisión de los certificados se seguirá el mismo procedimiento ya establecido para la emisión del resto de certificados internacionales, a través del buzón de certificados certificadosmad.dgmm@mitma.es.
- k) El Certificado de Inventario de Materiales Peligrosos o el Certificado de Buque Listo para el Reciclado junto con el inventario sellado, será remitido al naviero, para su posterior envío al buque.
- l) Sobre el repositorio de documentos electrónicos relacionados con la emisión y refrendo de los certificados de inventario de materiales peligrosos y de buque listo para el reciclado. Carpeta de reciclado del buque en la intranet.

Las capitanías marítimas remitirán en formato electrónico los documentos con la información recibida al buzón de contaminacion@mitma.es.

Cada buqué contará con una subcarpeta en la carpeta de Reciclado de Buques en los documentos compartidos del área de contaminación accesible a través de un enlace que facilitará la DGMM.

El Área de Contaminación Marítima de la DGMM mantendrá en dichas carpetas la información recibida en las solicitudes de los navieros, los informes de inspección de las OAs, los informes de los reconocimientos realizados por las capitanías marítimas y una copia escaneada de los certificados emitidos así como toda aquella información que pueda ser relevante para ser consultada.

Colaboración con la Armada para participar en el ejercicio MARSEC-20

Entre los días 14 y 25 de septiembre de 2020, se celebró la 15ª edición del Ejercicio “MARSEC”, coordinado por la Armada Española, que concentra los esfuerzos de varios organismos y agencias civiles y militares, para lograr el objetivo común de salvaguardar los intereses nacionales en los distintos espacios marítimos.

Como en años anteriores, los responsables del Centro de Operaciones y Vigilancia de Acción Marítima (COVAM) de la Armada nos informaron sobre el ejercicio MARSEC-20, para el que solicitaron la colaboración voluntaria de los buques de las navieras asociadas.

Este año, debido a las limitaciones de planificación que ha supuesto la crisis sanitaria del COVID-19, se reprogramó el ejercicio MARSEC y los “Escenarios” que finalmente se pusieron en práctica fueron:

- Escenario I: “Activación de la estructura *Naval Cooperation and Guidance for Shipping* (NCAGS) de la Armada”: se desarrolló dentro de las aguas territoriales españolas y las aguas internacionales localizadas dentro del área geográfica limitada por los paralelos 53°00′N-20°00′N y los meridianos 020°00′W-010°00′E, que corresponde a las zonas del mar Mediterráneo, islas Baleares, estrecho de Gibraltar, Canarias, costa atlántica y mar Cantábrico.
- Escenario XIV: “Ejercicio sobre Ciberseguridad”.
- Escenario XV “Lucha contra el narcotráfico”: su objetivo es reforzar la coordinación en la mar e intensificar la coordinación entre los centros de operaciones en la lucha contra el narcotráfico.

En estos ejercicios, los buques mercantes que participan voluntariamente deben remitir el “Formato Alfa” cumplimentado a la dirección de correo: NCAGS@covam.es para registrar sus tránsitos, 24 horas antes de entrar en el área del ejercicio. Una vez recibido el “Formato ALFA”, el COVAM monitoriza el tránsito mediante el AIS, AIS-SAT, LRIT, etc.

MARSEC-20 es un ejercicio organizado por la Fuerza de Acción Marítima (FAM) para reforzar el adiestramiento y cooperación de la seguridad marítima, en el que participan unidades de la Armada desplegadas en toda la geografía nacional.

El COVAM, situado en Cartagena, es el centro neurálgico de la FAM de la Armada, donde se fusiona y analiza toda la información sobre los espacios marítimos de interés con el fin de conocer en todo momento lo que está ocurriendo en dichas zonas, lo que se conoce como “Conocimiento del Entorno Marítimo”. Fruto de ese trabajo de fusión y análisis se obtiene una representación gráfica de la situación en la mar (en tiempo real o no), denominada “*Recognized Maritime Picture*” (RMP), información que se transmite a la Fuerza de la Armada en la mar y a las agencias civiles competentes que lo soliciten.

España - Aprobación de la Hoja de ruta del hidrógeno

El 6 de octubre, el Consejo de Ministros aprobó la “[Hoja de ruta del hidrógeno: una apuesta por el hidrógeno renovable](#)”. Entre las medidas que incluye, directa o indirectamente relacionadas con el transporte marítimo, figuran:

- Medida 11: Fomentar el consumo de hidrógeno renovable como combustible.
- Medida 20: Definir las reglas que clarifiquen y simplifiquen el proceso de homologación y/o certificación de buques con pilas de combustible y cámaras de combustión de hidrógeno para uso marítimo, y unificar las mismas con las normativas europeas en la materia.
- Medida 21: Definir medidas para desarrollar una infraestructura nacional portuaria para el suministro de hidrógeno como combustible.
- Medida 22: Establecer acciones para promover y fomentar el uso de nuevas tecnologías cero emisiones en las costas y puertos nacionales. Por ejemplo, mediante la exigencia de requisitos ambientales en los pliegos reguladores de servicios y títulos de concesiones o autorizaciones para las naves, flota de vehículos, maquinaria y equipos que operan en el dominio público portuario.
- Medida 23: Destinar ayudas al sector naval para impulsar la utilización de la tecnología del hidrógeno en la construcción de buques en nuestro país, en proyectos de I+D+i con la participación de los astilleros.

La Hoja de ruta fija los siguientes objetivos nacionales de fomento del hidrógeno renovable para 2030, en línea con la Estrategia Europea del Hidrógeno:

- Instalación de 4 GW de potencia de electrolizadores, un 10% del objetivo de la CE para el conjunto de la UE. En 2024, la potencia instalada será de entre 300 y 600 MW.
- Que el 25% del consumo de hidrógeno sea renovable.
- Al menos 100 hidrogeneras y maquinaria de handling con hidrógeno en los 5 primeros puertos y aeropuertos.

La hoja de ruta estima que la puesta en marcha de proyectos de producción de hidrógeno renovable y generación eléctrica renovable asociada requerirán al sector privado, con apoyo público en caso necesario, de unas inversiones de 8.900 millones de euros y retirarán 4,6 millones de toneladas de CO₂ equivalentes en el periodo 2020-2030.

Para las siguientes décadas y hasta 2050, estima que se producirá una aceleración de la producción y aplicación del hidrógeno renovable en España, lo que facilitará la expansión del consumo de hidrógeno renovable en sectores difíciles de descarbonizar y en nuevas aplicaciones, incluyendo el transporte marítimo. Se prevé que España pueda convertirse en un exportador de hidrógeno renovable al resto de Europa.

Evolución de la mano de obra en los buques

Las organizaciones internacionales BIMCO e ICS están trabajando en una nueva actualización del “Informe quinquenal sobre la mano de obra en los buques”, que se publicará en 2021, y para la que han solicitado la colaboración de las compañías navieras mediante la cumplimentación de un [cuestionario](#).

El mismo consta de 23 preguntas y está dirigido a los responsables del departamento de recursos humanos o gestión de tripulaciones. Su objetivo es recopilar información general sobre las tripulaciones, sus nacionalidades, las previsiones sobre los niveles de contratación y tasas de abandono del sector, así como identificar posibles déficits de marinos cualificados para ocupar determinados puestos a bordo o trabajar en ciertos tipos de buques, y otros retos a los que se enfrentan las empresas relacionados con la formación de la gente de mar y la dotación de sus buques. La fecha límite para enviar el cuestionario es el próximo 30 de noviembre de 2020.

ANEXO

PROYECTO DE ENMIENDAS AL ANEXO VI DEL CONVENIO MARPOL
(Reglas 1, 2, 14, 18, 20 y 21, y apéndices I y VI)**Regla 1***Ámbito de aplicación*

- 1 El texto completo de la regla se sustituye por el siguiente:

"Las disposiciones del presente anexo se aplicarán a todos los buques, salvo que se disponga expresamente lo contrario."

Regla 2*Definiciones*

- 2 Se añaden los nuevos párrafos 52 a 56 siguientes, a continuación del párrafo 51:

"52 Por *contenido de azufre del fueloil* se entiende la concentración de azufre en un fueloil, medida en % m/m según se someta a prueba de conformidad con una norma aceptable para la Organización.¹

53 Por *combustible de bajo punto de inflamación* se entiende el fueloil líquido o gaseoso cuyo punto de inflamación es inferior al que se permite en los demás casos en el párrafo 2.1.1 de la regla 4 del capítulo II-2 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS), 1974, enmendado.

54 Por *muestra entregada conforme al Convenio MARPOL* se entiende la muestra de fueloil entregada de conformidad con lo dispuesto en la regla 18.8.1 del presente anexo.

55 Por *muestra en uso* se entiende una muestra de fueloil en uso en un buque.

56 Por *muestra de a bordo* se entiende una muestra del fueloil destinado a ser utilizado o que se transporta para su utilización a bordo de ese buque."

Regla 14*Óxidos de azufre (SO_x) y materia particulada*

- 3 Se añaden los nuevos párrafos 8 a 13 y los títulos correspondientes, a continuación del párrafo 7 actual:

"Muestreo y ensayo del fueloil en uso y de a bordo"

8 Si la autoridad competente de una Parte exige que se analice la muestra en uso o de a bordo, dicho análisis se realizará de conformidad con el procedimiento de verificación estipulado en el apéndice VI del presente anexo para determinar si el fueloil que se está utilizando o transportando para su utilización a bordo cumple las prescripciones del párrafo 1 o del párrafo 4 de la presente regla. La muestra en uso

¹ Véase la norma ISO 8754: 2003: *Petroleum products – Determination of sulfur content – Energy-dispersive X-ray fluorescence spectrometry*.

se extraerá teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.² La muestra de a bordo se extraerá teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.³

9 La muestra estará precintada por el representante de la autoridad competente con un medio único de identificación que se aplique en presencia del representante del buque. Se dará al buque la opción de guardar un duplicado de la muestra.

Punto de muestreo del fueloil en uso

10 En cada buque al que se apliquen las reglas 5 y 6 del presente anexo se instalarán o designarán uno o varios puntos de muestreo para la toma de muestras representativas del fueloil utilizado a bordo del buque, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.

11 En el caso de los buques construidos antes del [1 de abril de 2022], el punto o puntos de muestreo a los que se hace referencia en el párrafo 10 se instalarán o designarán a más tardar en la fecha del primer reconocimiento de renovación, como se indica en la regla 5.1.2 del presente anexo el [1 de abril de 2023] o posteriormente.

12 Las prescripciones de los párrafos 10 y 11 *supra* no se aplicarán a los sistemas de distribución de fueloil de un combustible de bajo punto de inflamación para combustión destinado a ser utilizado en la propulsión o el funcionamiento a bordo del buque.

13 La autoridad competente de una Parte podrá utilizar, según proceda, el punto o puntos de muestreo instalados o designados para tomar una o varias muestras representativas del fueloil utilizado a bordo, a fin de verificar que el fueloil cumple esta regla. La autoridad competente de la Parte llevará a cabo la toma de muestras de fueloil con la mayor diligencia posible y sin causar demoras innecesarias al buque."

Regla 18

Disponibilidad y calidad del fueloil

4 El párrafo 8.2 se sustituye por el siguiente:

"8.2 Si una Parte exige que se analice la muestra representativa, el análisis se realizará de conformidad con el procedimiento de verificación que figura en el apéndice VI del presente anexo para determinar si el fueloil se ajusta o no a lo prescrito en el presente anexo."

² Véanse las "Directrices de 2019 relativas al muestreo a bordo para la verificación del contenido de azufre del fueloil utilizado a bordo de los buques" (MEPC.1/Circ.864/Rev.1).

³ Véanse las Directrices de 2020 relativas al muestreo a bordo del fueloil destinado a utilizarse o transportarse para su utilización a bordo de un buque (MEPC.1/Circ.[xx]).

Regla 20

Índice de eficiencia energética de proyecto obtenido (EEDI obtenido)

5 Se añade el nuevo párrafo 3 siguiente, a continuación del párrafo 2 actual:

"3 Para cada buque sujeto a la regla 21 de este anexo, la Administración, o cualquier organización debidamente autorizada por ella, notificará a la Organización por vía electrónica los valores del EEDI prescrito y obtenido, y la información pertinente, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización:⁴

- .1 en un plazo de siete meses, tras concluir el reconocimiento prescrito de conformidad con la regla 5.4 del presente anexo; o
- .2 en un plazo de siete meses a partir del [1 de abril de 2022] para los buques entregados antes del [1 de abril de 2022]."

Regla 21

EEDI prescrito

6 El cuadro 1 actual (Factores de reducción (en %) del EEDI en comparación con el nivel de referencia del EEDI) y las correspondientes notas a pie de página se sustituyen por el texto siguiente:

Tipo de buque	Tamaño	Fase 0 1 de enero de 2013 a 31 de diciembre de 2014	Fase 1 1 de enero de 2015 a 31 de diciembre de 2019	Fase 2 1 de enero de 2020 a 31 de marzo de 2022	Fase 2 1 de enero de 2020 a 31 de diciembre de 2024	Fase 3 A partir del 1 de abril de 2022	Fase 3 A partir del 1 de enero de 2025
Granelero	20 000 TPM o más	0	10		20		30
	Entre 10 000 y 20 000 TPM	n/a	0-10*		0-20*		0-30*
Buque gasero	15 000 TPM o más	0	10	20		30	
	Entre 10 000 y 15 000 TPM	0	10		20		30
	Entre 2 000 y 10 000 TPM	n/a	0-10*		0-20*		0-30*
Buque tanque	20 000 TPM o más	0	10		20		30
	Entre 4 000 y 20 000 TPM	n/a	0-10*		0-20*		0-30*
Buque portacontenedores	200 000 TPM o más	0	10	20		50	
	Entre 120 000 y 200 000 TPM	0	10	20		45	
	Entre 80 000 y 120 000 TPM	0	10	20		40	
	Entre 40 000 y 80 000 TPM	0	10	20		35	
	Entre 15 000 y 40 000 TPM	0	10	20		30	
	Entre 10 000 y 15 000 TPM	n/a	0-10*	0-20*		15-30*	
Buque de carga general	15 000 TPM o más	0	10	15		30	
	Entre 3 000 y 15 000 TPM	n/a	0-10*	0-15*		0-30*	
Buque de carga refrigerada	5 000 TPM o más	0	10		15		30
	Entre 3 000 y 5 000 TPM	n/a	0-10*		0-15*		0-30*
Buque de carga combinada	20 000 TPM o más	0	10		20		30
	Entre 4 000 y 20 000 TPM	n/a	0-10*		0-20*		0-30*

⁴ Véanse las "Directrices de 2018 sobre el método de cálculo del índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI) obtenido para buques nuevos" (resolución MEPC.308(73)), enmendadas por la Organización.

Tipo de buque	Tamaño	Fase 0 1 de enero de 2013 a 31 de diciembre de 2014	Fase 1 1 de enero de 2015 a 31 de diciembre de 2019	Fase 2 1 de enero de 2020 a 31 de marzo de 2022	Fase 2 1 de enero de 2020 a 31 de diciembre de 2024	Fase 3 A partir del 1 de abril de 2022	Fase 3 A partir del 1 de enero de 2025
Buque para el transporte de GNL***	10 000 TPM o más	n/a	10**	20		30	
Buque de carga rodada (buque para el transporte de vehículos)***	10 000 TPM o más	n/a	5**		15		30
Buque de carga rodada***	2 000 TPM o más	n/a	5**		20		30
	Entre 1 000 y 2 000 TPM	n/a	0-5*,**		0-20*		0-30*
Buque de pasaje de transbordo rodado***	1 000 TPM o más	n/a	5**		20		30
	Entre 250 y 1 000 TPM	n/a	0-5*,**		0-20*		0-30*
Buque de pasaje dedicado a cruceros*** con sistema de propulsión no tradicional	Arqueo bruto igual o superior a 85 000	n/a	5**	20		30	
	Arqueo bruto comprendido entre 25 000 y 85 000	n/a	0-5*,**	0-20*		0-30*	

* El factor de reducción se calculará por interpolación lineal entre los dos valores en función del tamaño del buque. El valor más bajo del factor de reducción se aplicará a los buques más pequeños.

** Para estos buques la fase 1 da comienzo el 1 de septiembre de 2015.

*** Se aplica el factor de reducción a los buques entregados el 1 de septiembre de 2019 o posteriormente, tal como se definen en el párrafo 43 de la regla 2.

Nota: n/a significa que no se aplica ningún EEDI prescrito."

7 En el cuadro 2 (Parámetros para la determinación de los valores de referencia de los distintos tipos de buques), la primera fila, correspondiente al tipo de buque definido en la regla 2.25, se sustituye por la siguiente:

"2.25 Granelero	961,79	Peso muerto del buque cuando el peso muerto $\leq$ 279 000; 279 000 cuando el peso muerto $>$ 279 000	0,477"
-----------------	--------	--	--------

Apéndice I

Modelo de Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica (IAPP) (regla 8)

Suplemento del Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica (Certificado IAPP)

Cuadernillo de construcción y equipo

8 Se añaden los nuevos párrafos 2.3.4 y 2.3.5 siguientes, a continuación del párrafo 2.3.3:

"2.3.4 El buque [está equipado con uno o varios puntos de muestreo designados] de conformidad con la regla 14.10 o 14.11..... ☐

2.3.5 De conformidad con la regla 14.12, la prescripción de instalar o designar uno o varios puntos de muestreo de conformidad con la regla 14.10 o 14.11 no se aplica a los sistemas de distribución de fueloil de un combustible de bajo punto de inflamación para combustión destinado a ser utilizado en la propulsión o el funcionamiento a bordo del buque..... □."

Apéndice VI

Procedimiento de verificación del combustible a partir de las muestras de fueloil estipuladas en el Anexo VI del Convenio MARPOL (regla 18.8.2)

9 El texto completo del apéndice VI se sustituye por el siguiente:

"Procedimientos de verificación a partir de las muestras de fueloil estipuladas en el Anexo VI del Convenio MARPOL (regla 18.8.2 o regla 14.8)

Para determinar si el fueloil entregado, utilizado o transportado para su utilización a bordo de un buque cumple los límites de azufre aplicables de la regla 14 de este anexo, se seguirá el siguiente procedimiento de verificación.

Este apéndice se refiere a las siguientes muestras representativas de fueloil estipuladas en el Anexo VI del Convenio MARPOL:

Parte 1 – muestra de fueloil entregada⁵ de conformidad con la regla 18.8.1, en adelante denominada "muestra entregada conforme al Convenio MARPOL", tal como se define en la regla 2.54.

Parte 2 – muestra del fueloil en uso⁶ destinado a ser utilizado o que se transporta para su utilización a bordo de conformidad con la regla 14.8, en adelante denominada "muestra en uso", tal como se define en la regla 2.55, y "muestra de a bordo",⁷ tal como se define en la regla 2.56.

Parte 1 – Muestra entregada conforme al Convenio MARPOL

1 Prescripciones generales

1.1 Se utilizará la muestra representativa de fueloil prescrita en la regla 18.8.1 (la muestra entregada conforme al Convenio MARPOL) para verificar el contenido de azufre del fueloil entregado al buque.

1.2 El procedimiento de verificación será gestionado por una Parte, por conducto de su autoridad competente.

⁵ Muestras extraídas de conformidad con las "Directrices relativas al muestreo del fueloil para determinar el cumplimiento de lo dispuesto en el Anexo VI revisado del Convenio MARPOL, 2009" (resolución MEPC.182(59)).

⁶ Muestras extraídas de conformidad con las "Directrices de 2019 relativas al muestreo a bordo para la verificación del contenido de azufre del fueloil utilizado a bordo de los buques" (MEPC.1/Circ.864/Rev.1).

⁷ Véanse las Directrices de 2020 relativas al muestreo a bordo del fueloil destinado a utilizarse o transportarse para su utilización a bordo de un buque (MEPC.1/Circ.[xx]).

1.3 Todo laboratorio que lleve a cabo el procedimiento de ensayo del azufre que se indica en el presente apéndice deberá contar con una acreditación válida⁸ para el método de ensayo que se vaya a utilizar.

2 *Parte 1 del procedimiento de verificación*

2.1 La autoridad competente hará llegar al laboratorio la muestra entregada conforme al Convenio MARPOL.

2.2 El laboratorio:

- .1 anotará en el registro del ensayo los detalles del número de precinto y de la etiqueta de la muestra;
- .2 anotará en el registro del ensayo el estado del precinto de la muestra cuando se reciba esta; y
- .3 rechazará toda muestra cuyo precinto se haya roto antes de que se reciba y anotará en el registro del ensayo que la muestra ha sido rechazada.

2.3 Si el precinto de la muestra está intacto cuando se reciba esta, el laboratorio seguirá adelante con el procedimiento de verificación, y:

- .1 retirará el precinto de la muestra;
- .2 se asegurará de que la muestra está completamente homogeneizada;
- .3 tomará dos submuestras de la muestra; y
- .4 volverá a precintar la muestra y anotará en el registro del ensayo los datos del nuevo precinto.

2.4 Los ensayos de las dos submuestras deberán realizarse de manera sucesiva, de conformidad con el método de ensayo especificado al que se refiere la regla 2.52 de este anexo. A los efectos de esta parte 1 del procedimiento de verificación, los resultados del análisis de los ensayos se denominarán "1A" y "1B":

- .1 se registrarán los resultados "1A" y "1B" en el registro del ensayo de conformidad con las prescripciones del método de ensayo; y
- .2 si los resultados "1A" y "1B" se encuentran dentro de la repetibilidad (r)⁹ del método de ensayo, dichos resultados se considerarán válidos; o

⁸ El laboratorio estará acreditado conforme a la norma ISO/IEC 17025:2017 o una norma equivalente para la realización del mencionado ensayo del contenido de azufre ISO 8754:2003.

⁹ El cálculo de la repetibilidad (r) es conforme a la norma ISO 4259:2017-2 y se define en el método de ensayo utilizado.

- .3 si los resultados "1A" y "1B" no se encuentran dentro de la repetibilidad (r) del método de ensayo, se rechazarán ambos resultados, y el laboratorio deberá tomar dos nuevas submuestras y analizarlas. Tras tomar las nuevas submuestras, se volverá a precintar la botella de la muestra según lo estipulado en el párrafo 2.3.4.
- .4 en el caso de que no llegue a lograrse la repetibilidad entre "1A" y "1B" en dos ocasiones, el laboratorio investigará el motivo y resolverá el problema antes de seguir realizando ensayos con la muestra. Cuando se resuelva dicho problema de repetibilidad, se tomarán dos nuevas submuestras de conformidad con el párrafo 2.3. La muestra se volverá a precintar de conformidad con el párrafo 2.3.4, una vez se hayan tomado las nuevas submuestras.

2.5 Si los resultados de los ensayos "1A" y "1B" son válidos, se calculará una media de esos dos resultados. El valor medio se denominará "X" y se anotará en el registro del ensayo.

- .1 si el resultado "X" es igual o inferior al límite aplicable prescrito en la regla 14, se considerará que el fueloil cumple dicha prescripción; y
- .2 si el resultado "X" es superior al límite aplicable prescrito en la regla 14, se considerará que el fueloil no cumple dicha prescripción.

Cuadro 1: Resumen de la parte 1 del procedimiento para la muestra entregada conforme al Convenio MARPOL

Basándose en el método de ensayo al que se hace referencia en la regla 2.52 del presente anexo		
Límite aplicable % en masa: V	Resultado 2.5.1: $X \leq V$	Resultado 2.5.2: $X > V$
0,10	Cumple la prescripción	No cumple la prescripción
0,50		
	Resultado "X" notificado con 2 decimales	

2.6 La autoridad competente evaluará los resultados finales obtenidos a partir de este proceso de verificación.

2.7 El laboratorio proporcionará una copia del registro del ensayo a la autoridad competente que gestione el procedimiento de verificación.

Parte 2 – Muestras en uso y de a bordo

3 Prescripciones generales

3.1 Se utilizará la muestra en uso o de a bordo, según proceda, para verificar el contenido de azufre del fueloil representado por esa muestra de fueloil en el punto de muestreo.

3.2 El procedimiento de verificación será gestionado por una Parte, por conducto de su autoridad competente.

3.3 Todo laboratorio que lleve a cabo el procedimiento de ensayo del azufre que se indica en el presente apéndice deberá contar con una acreditación válida¹⁰ para el método de ensayo que se vaya a utilizar.

4 *Parte 2 del procedimiento de verificación*

4.1 La autoridad competente hará llegar al laboratorio la muestra en uso o de a bordo.

4.2 El laboratorio:

- .1 anotará en el registro del ensayo los detalles del número de precinto y de la etiqueta de la muestra;
- .2 anotará en el registro del ensayo el estado del precinto de la muestra cuando se reciba esta; y
- .3 rechazará toda muestra cuyo precinto se haya roto antes de que se reciba y anotará en el registro del ensayo que la muestra ha sido rechazada.

4.3 Si el precinto de la muestra está intacto cuando se reciba esta, el laboratorio seguirá adelante con el procedimiento de verificación, y:

- .1 retirará el precinto de la muestra;
- .2 se asegurará de que la muestra está completamente homogeneizada;
- .3 tomará dos submuestras de la muestra; y
- .4 volverá a precintar la muestra y anotará en el registro del ensayo los datos del nuevo precinto.

4.4 Los ensayos de las dos submuestras deberán realizarse de manera sucesiva, de conformidad con el método de ensayo especificado al que se refiere la regla 2.52 de este anexo. A los efectos de esta parte 2 del procedimiento de verificación, los resultados obtenidos se denominarán "2A" y "2B":

- .1 se anotarán los resultados "2A" y "2B" en el registro del ensayo de conformidad con las prescripciones del método de ensayo; y
- .2 si los resultados "2A" y "2B" se encuentran dentro de la repetibilidad (r)¹¹ del método de ensayo, dichos resultados se considerarán válidos; o

¹⁰ El laboratorio estará acreditado conforme a la norma ISO/IEC 17025:2017 o una norma equivalente para la realización del mencionado ensayo de contenido de azufre ISO 8754:2003.

¹¹ El cálculo de la repetibilidad (r) es conforme a la norma ISO 4259:2017-2 y se define en el método de ensayo utilizado.

- .3 si los resultados "2A" y "2B" no se encuentran dentro de la repetibilidad (r) del método de ensayo, se rechazarán ambos resultados, y el laboratorio deberá tomar dos nuevas submuestras y analizarlas. Tras tomar las nuevas submuestras, se volverá a precintar la botella de la muestra según lo estipulado en el párrafo 4.3.4; y
- .4 en el caso de que no llegue a lograrse la repetibilidad entre "2A" y "2B" en dos ocasiones, el laboratorio investigará el motivo y resolverá el problema antes de seguir realizando ensayos con la muestra. Cuando se resuelva dicho problema de repetibilidad, se tomarán dos nuevas submuestras de conformidad con el párrafo 4.3. La muestra se volverá a precintar de conformidad con el párrafo 4.3.4, una vez se hayan tomado las nuevas submuestras.
- 4.5 Si los resultados de los ensayos "2A" y "2B" son válidos, se calculará una media de esos dos resultados. El valor medio se denominará "Z" y se anotará en el registro del ensayo:
- .1 si "Z" es igual o inferior al límite aplicable prescrito en la regla 14, se considerará que el contenido de azufre del fueloil representado por la muestra del ensayo cumple dicha prescripción;
- .2 si "Z" es superior al límite aplicable prescrito en la regla 14, pero inferior o igual al límite aplicable + 0,59R (siendo R la reproducibilidad del método de ensayo),¹² se considerará que el contenido de azufre del fueloil representado por la muestra del ensayo cumple dicha prescripción; o
- .3 si "Z" es superior al valor del límite aplicable prescrito en la regla 14 + 0,59R, se considerará que el contenido de azufre del fueloil representado por la muestra del ensayo no cumple dicha prescripción.

Cuadro 2: Resumen del procedimiento para la muestra en uso o de a bordo¹³

Basándose en el método de ensayo al que se hace referencia en la regla 2.52 del presente anexo				
Límite aplicable % en masa: V	Valor del margen del ensayo: W	Resultado 4.5.1: $Z \leq V$	Resultado 4.5.2: $V < Z \leq W$	Resultado 4.5.3: $Z > W$
0,10	0,11	Cumple la prescripción	Cumple la prescripción	No cumple la prescripción
0,50	0,53			
		Resultado de "Z" notificado con 2 decimales		

¹² El cálculo de la reproducibilidad (R) es conforme a la norma ISO 4259:2017-2 y se define en el método de ensayo utilizado.

¹³ Los resultados de los ensayos llevados a cabo por la compañía u otras entidades no forman parte del proceso en virtud del Convenio MARPOL y, por tanto, deberían considerarse dentro del enfoque planteado en la norma ISO 4259:2017-2 en relación con las muestras extraídas por el receptor.

4.6 La autoridad competente evaluará los resultados finales obtenidos a partir de este procedimiento de verificación.

4.7 El laboratorio proporcionará una copia del registro del ensayo a la autoridad competente que gestione el procedimiento de verificación."

ANEXO 2

PROYECTO DE RESOLUCIÓN MEPC

ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA EL CONTROL Y LA GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE Y LOS SEDIMENTOS DE LOS BUQUES, 2004

Enmiendas a la regla E-1 y al apéndice I

(Pruebas de puesta en servicio de los sistemas de gestión del agua de lastre y modelo de Certificado internacional de gestión del agua de lastre)

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 a) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité de protección del medio marino conferidas por los convenios internacionales relativos a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques,

RECORDANDO TAMBIÉN el artículo 19 del Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, 2004 (Convenio BWM), en el cual se estipula el procedimiento de enmienda y se atribuye al Comité de protección del medio marino de la Organización la función de examinar las enmiendas a dicho convenio para que las adopten las Partes,

HABIENDO EXAMINADO, en su 75º periodo de sesiones, las propuestas de enmienda al Convenio BWM sobre las pruebas de puesta en servicio de los sistemas de gestión del agua de lastre y el modelo de Certificado internacional de gestión del agua de lastre,

1 ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19 2) c) del Convenio BWM, enmiendas a la regla E-1 y al apéndice I;

2 DETERMINA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19 2) e) ii) del Convenio BWM, que las enmiendas se considerarán aceptadas el [1 de diciembre de 2021] a menos que, antes de esa fecha, más de un tercio de las Partes hayan notificado al Secretario General que rechazan las enmiendas;

3 INVITA a las Partes a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19 2) f) ii) del Convenio BWM, dichas enmiendas entrarán en vigor el [1 de junio de 2022] tras su aceptación de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 *supra*;

4 INVITA TAMBIÉN a las Partes a que examinen la aplicación, lo antes posible, de las enmiendas a la regla E-1 sobre las pruebas de puesta en servicio a los buques con derecho a enarbolar los pabellones respectivos, teniendo en cuenta las "Orientaciones para las pruebas de puesta en servicio de los sistemas de gestión del agua de lastre" (BWM.2/Circ.70/[Rev.1]), según sea enmendada;

5 RESUELVE que el análisis que se realice en el contexto de las pruebas de puesta en servicio debería ser indicativo;

6 PIDE al Secretario General que, a los efectos del artículo 19 2) d) del Convenio BWM, remita copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo a todas las Partes en el Convenio BWM;

7 PIDE TAMBIÉN al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no sean Partes en el Convenio BWM;

8 PIDE ADEMÁS al Secretario General que elabore un texto certificado refundido del Convenio BWM.

ANEXO

PROYECTO DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA EL CONTROL Y LA GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE Y LOS SEDIMENTOS DE LOS BUQUES

Regla E-1

Reconocimientos

1 El párrafo 1.1 se sustituye por el siguiente:

"1 un reconocimiento inicial antes de que el buque entre en servicio o de que se expida por primera vez el Certificado prescrito en las reglas E-2 o E-3. Este reconocimiento verificará que el plan de gestión del agua de lastre exigido en la regla B-1 y la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, los medios y los materiales o procedimientos conexos cumplen plenamente las prescripciones del presente convenio. En dicho reconocimiento se confirmará que se ha llevado a cabo una prueba de puesta en servicio para validar la instalación de cualquier sistema de gestión del agua de lastre a fin de demostrar la buena marcha de sus procesos mecánicos, físicos, químicos y biológicos, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.*"

2 El párrafo 1.5 se sustituye por el siguiente:

".5 se efectuará un reconocimiento adicional, ya sea general o parcial, según dicten las circunstancias, después de haberse efectuado una modificación, una sustitución o una reparación importante en la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, los medios y los materiales, necesaria para lograr el pleno cumplimiento del presente convenio. El reconocimiento será tal que garantice que tal modificación, sustitución o reparación importante se ha realizado efectivamente para que el buque cumpla las prescripciones del presente convenio. Cuando se realice un reconocimiento adicional para la instalación de cualquier sistema de gestión del agua de lastre, en dicho reconocimiento se confirmará que se ha llevado a cabo una prueba de puesta en servicio para validar la instalación del sistema a fin de demostrar la buena marcha de sus procesos mecánicos, físicos, químicos y biológicos, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.*"

*

Véanse las "Orientaciones para las pruebas de puesta en servicio de los sistemas de gestión del agua de lastre" (BWM.2/Circ.70/[Rev.1]), tal y como puedan ser enmendadas por la Organización.

Apéndice I

Modelo de Certificado internacional de gestión del agua de lastre

3 La nota a pie de página de "Número IMO" de la sección "Datos relativos al buque" se sustituye por el texto siguiente:

"Sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación, adoptado por la Organización mediante la resolución A.1117(30), enmendada."

4 El texto de la sección "Datos relativos al método o métodos utilizados en la gestión del agua de lastre" se sustituye por el texto siguiente:

"Método utilizado en la gestión del agua de lastre.....
Fecha de instalación (si procede) (dd/mm/aaaa).....
Nombre del fabricante (si procede)....."

Los métodos principales utilizados en la gestión del agua de lastre son los siguientes:

- ☐ de conformidad con la regla D-1
- ☐ de conformidad con la regla D-2
(descripción).....
- ☐ el buque está sujeto a la regla D-4
- ☐ otro enfoque conforme a la regla"

COMITÉ DE PROTECCIÓN
DEL MEDIO MARINO
75º periodo de sesiones
Punto 5 del orden del día

MEPC 75/5/9
5 mayo 2020
Original: INGLÉS

Difusión al público antes del periodo de sesiones: ☒

PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA

Vigilancia del contenido de azufre correspondiente a 2019

Nota de la Secretaría

RESUMEN	
<i>Sinopsis:</i>	En el presente documento figuran los resultados del programa de vigilancia del contenido de azufre correspondiente a 2019.
<i>Principios estratégicos, si son aplicables:</i>	6
<i>Resultados:</i>	6.8
<i>Medidas que han de adoptarse:</i>	Véase el párrafo 13.
<i>Documentos conexos:</i>	MEPC 61/4/2, MEPC 62/4, MEPC 64/4, MEPC 65/4/9, MEPC 67/4, MEPC 67/20, MEPC 68/3/2, MEPC 69/5/7, MEPC 71/5/1, MEPC 72/5/3, MEPC 74/5/3 y MEPC 75/1/2, resoluciones MEPC.82(43), MEPC.183(59), MEPC.192(61) y MEPC.273(69), y circular MEPC.1/Cir.862.

Antecedentes

1 Este documento se ha preparado de conformidad con las propuestas que figuran en el documento MEPC 75/1/2 en relación con los documentos adicionales que la Secretaría va a presentar al MEPC 75.

2 De conformidad con lo dispuesto en la regla 14.2 del Anexo VI del Convenio MARPOL y en las "Directrices de 2010 para la vigilancia del contenido medio de azufre a escala mundial del fueloil suministrado para uso a bordo de los buques" (resolución MEPC.192(61), enmendada por la resolución MEPC.273(69), en adelante las "Directrices de 2010"), los resultados de la vigilancia del contenido de azufre del fueloil deberían presentarse todos los años en un periodo de sesiones posterior del Comité.

3 De conformidad con lo dispuesto en las Directrices de 2010, la Secretaría ha contratado a tres proveedores de servicios de muestreo y análisis: Lloyd's Register EMEA, Veritas Petroleum Services B.V y Viswa Lab, por un periodo de cinco años (hasta el 1 de marzo de 2021), a fin de que proporcionen los datos necesarios para calcular el contenido medio de azufre a escala mundial de los fueloiles.

4 De conformidad con lo dispuesto en los párrafos 7 a 11 de las Directrices de 2010, el contenido medio de azufre a escala mundial de los fueloiles residuales y destilados se presenta como un promedio móvil trienal.

Datos sobre el contenido de azufre del fueloil residual

5 Como se muestra en el anexo 1 del presente documento, el contenido medio anual de azufre de los fueloiles residuales analizados en 2019 fue del 2,34 % y ha disminuido en 0,26 puntos porcentuales desde 2018, de acuerdo con los análisis de las muestras extraídas de un total de 118 963 976 toneladas del fueloil residual suministrado para uso a bordo de los buques.

Distribución de las muestras

6 En el anexo 1 del presente documento figura una representación gráfica de la distribución, como se menciona en el párrafo 8 de las Directrices de 2010, con un desglose de los datos proporcionados en incrementos del 0,50 % de azufre.

7 El 0,32 % del fueloil residual analizado tenía un contenido de azufre que excedía del 3,50 % m/m. Cabe señalar también que el límite del contenido de azufre del 3,50 % m/m entró en vigor el 1 de enero de 2012.

Contenido medio de azufre a escala mundial (promedio móvil trienal) del fueloil residual

8 El contenido medio de azufre a escala mundial (promedio móvil trienal) del fueloil residual correspondiente a 2019 se calculó a partir de la media anual correspondiente a 2017 (MEPC 72/5/3), 2018 (MEPC 74/5/3) y 2019 (el presente documento), y es del 2,51 %. Este valor ha disminuido desde 2018 en 0,08 puntos porcentuales, del 2,59 % al 2,51 %.

Datos sobre el contenido de azufre del fueloil destilado

9 Como se muestra en el anexo 2 del presente documento, el contenido medio anual de azufre de los fueloiles destilados analizados es del 0,07 %, lo que es igual a 2018, basado en los análisis de las muestras extraídas de un total de 14 449 641 toneladas de fueloil destilado suministrado para uso a bordo de los buques.

Distribución de las muestras

10 En el anexo 2 del presente documento figura una representación gráfica de la distribución, como se menciona en el párrafo 8 de las Directrices de 2010, con un desglose de los datos proporcionados en incrementos del 0,10 % de azufre para los contenidos de azufre inferiores al 0,50 %, y en incrementos del 0,50 % de azufre para los contenidos de azufre superiores al 0,50 %.

11 La distribución del contenido de azufre muestra que el 97,01 % de los fueloiles destilados analizados tienen un contenido de azufre inferior al 0,10 % m/m, teniendo en cuenta que el límite del contenido de azufre del 0,10 % m/m dentro de las zonas de control de las emisiones (ECA-SO_x) entró en vigor el 1 de enero de 2015.

Contenido medio de azufre a escala mundial (promedio móvil trienal) del fueloil destilado

12 El contenido medio de azufre a escala mundial (promedio móvil trienal) del fueloil destilado correspondiente a 2019 es del 0,07 %, teniendo en cuenta el promedio anual correspondiente a 2017 (MEPC 72/5/3), 2018 (MEPC 74/5/3) y 2019 (el presente documento). Este valor ha disminuido en un 0,01 % desde 2018.

Medidas cuya adopción se pide al Comité

13 Se invita al Comité a que tome nota de los resultados de la vigilancia del contenido medio de azufre a escala mundial de los fueloiles residuales y destilados suministrados para uso a bordo de los buques en 2019, y a que adopte las medidas que estime oportunas.

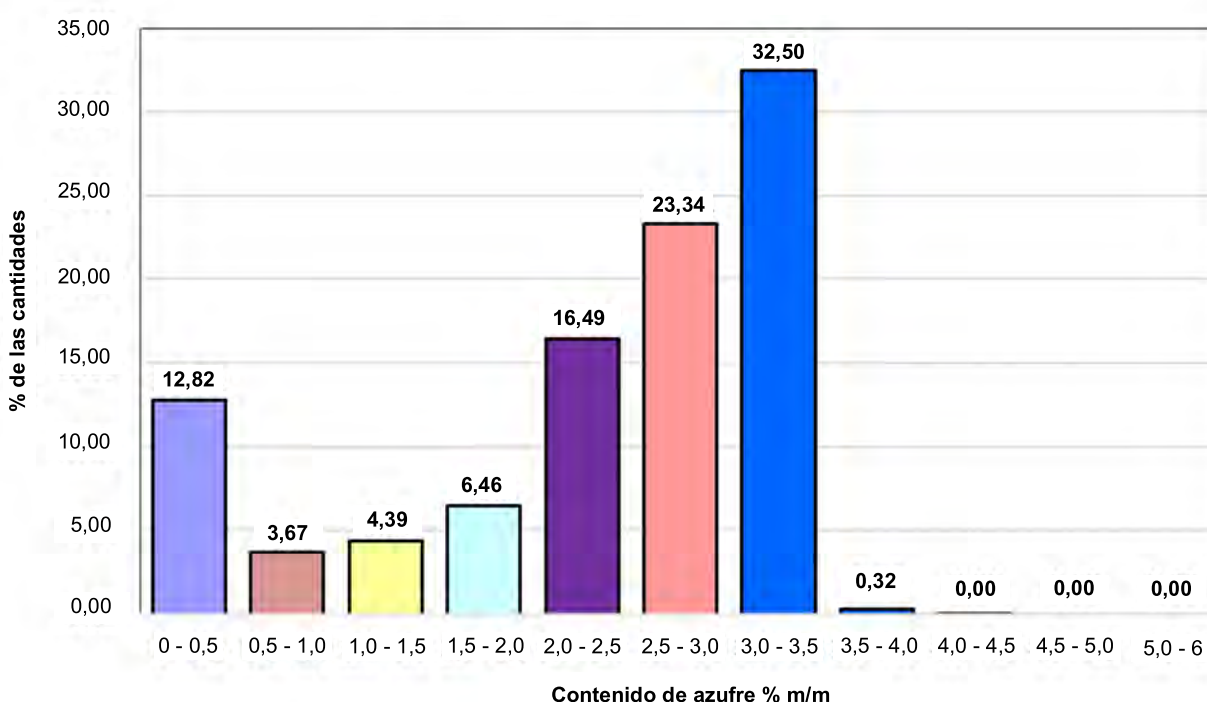
ANEXO 1

CONTENIDO MEDIO DE AZUFRE DEL FUELOIL RESIDUAL CORRESPONDIENTE A 2019

Número total de muestras analizadas : 154 767
Cantidad correspondiente de fueloil residual : 118 963 976 toneladas
Contenido medio de azufre calculado : 2,34 % m/m
Distribución en incrementos del 0,5 % m/m de azufre: según la representación gráfica

Distribución del contenido de azufre del fueloil residual

Contenido medio de azufre: 2,34 % m/m



Programa de vigilancia del contenido de azufre 2009-2019

Año	Documento de referencia	Cantidad correspondiente de fueloil residual (toneladas)	Número de muestras analizadas	Toneladas por toma de combustible	Contenido medio de azufre
2009	MEPC 61/4	94 323 860 toneladas	106 503	886	2,60 %
2010	MEPC 62/4	91 554 245 toneladas	101 894	899	2,61 %
2011	MEPC 64/4	87 730 775 toneladas	97 137	903	2,65 %
2012	MEPC 65/4/9	87 837 012 toneladas	102 113	860	2,51 %
2013	MEPC 67/4	84 239 352 toneladas	104 836	804	2,43 %
2014	MEPC 68/3/2	116 680 203 toneladas	153 719	759	2,46 %
2015	MEPC 69/5/7	114 344 642 toneladas	131 160	872	2,45 %
2016	MEPC 71/5/1	123 171 609 toneladas	143 141	860	2,58 %
2017	MEPC 72/5/3	121 428 910 toneladas	141 175	860	2,60 %
2018	MEPC 74/5/3	121,539,760 toneladas	143 311	848	2,60 %
2019	MEPC 75/5/9	118 963 976 toneladas	154 767	769	2,34 %

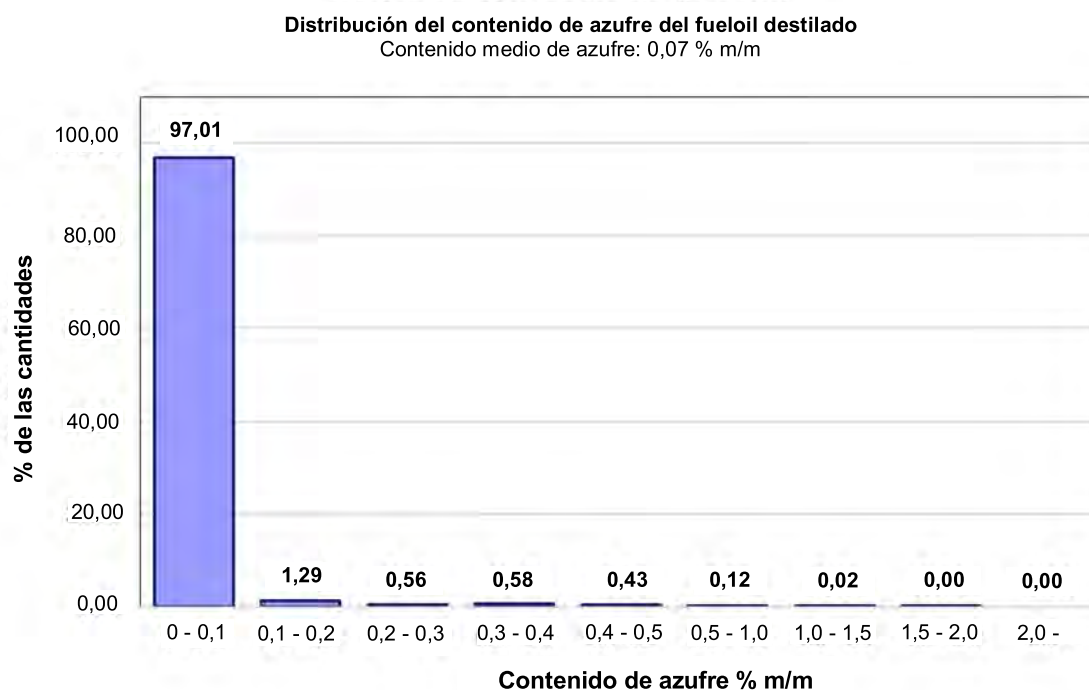
Contenido medio de azufre a escala mundial (promedio móvil trienal)

Año	Contenido medio de azufre	Promedio móvil trienal – Años considerados	Promedio móvil trienal
2011	2,65 %	2009, 2010, 2011	2,62 %
2012	2,51 %	2010, 2011, 2012	2,59 %
2013	2,43 %	2011, 2012, 2013	2,53 %
2014	2,46 %	2012, 2013, 2014	2,47 %
2015	2,45 %	2013, 2014, 2015	2,45 %
2016	2,58 %	2014, 2015, 2016	2,50 %
2017	2,60 %	2015, 2016, 2017	2,54 %
2018	2,60 %	2016, 2017, 2018	2,59 %
2019	2,34 %	2017, 2018, 2019	2,51 %

ANEXO 2

CONTENIDO MEDIO DE AZUFRE DEL FUELOIL DESTILADO CORRESPONDIENTE A 2019

Número total de muestras analizadas : 93 034
Cantidad correspondiente de fueloil destilado : 14 449 641 toneladas
Contenido medio de azufre calculado : 0,07 % m/m
Distribución en incrementos del 0,1-0,5 % m/m de azufre: según la representación gráfica



Programa de vigilancia del contenido de azufre 2010-2019

Año	Documento de referencia	Cantidad correspondiente de fueloil destilado (toneladas)	Número de muestras analizadas	Toneladas por toma de combustible	Contenido medio de azufre
2010	MEPC 62/4	2 396 849 toneladas	26 189	92	0,15 %
2011	MEPC 64/4	2 768 350 toneladas	25 415	109	0,14 %
2012	MEPC 65/4/9	3 229 380 toneladas	26 979	120	0,14 %
2013	MEPC 67/4	3 318 740 toneladas	26 754	124	0,13 %
2014	MEPC 68/3/2	4 144 945 toneladas	37 973	109	0,12 %
2015	MEPC 69/5/7	11 387 079 toneladas	62 555	182	0,08 %
2016	MEPC 71/5/1	11 362 954 toneladas	71 901	158	0,08 %
2017	MEPC 72/5/3	12 173,450 toneladas	72 286	168	0,08 %
2018	MEPC 74/5/3	12 904 924 toneladas	79 494	162	0,07 %
2019	MEPC 75/5/9	14 449 641 toneladas	93 034	155	0,07 %

Contenido medio de azufre a escala mundial (promedio móvil trienal)

Año	Contenido medio de azufre	Promedio móvil trienal – Años considerados	Promedio móvil trienal
2012	0,14 %	2010, 2011, 2012	0,14 %
2013	0,13 %	2011, 2012, 2013	0,14 %
2014	0,12 %	2012, 2013, 2014	0,13 %
2015	0,08 %	2013, 2014, 2015	0,11 %
2016	0,08 %	2014, 2015, 2016	0,10 %
2017	0,08 %	2015, 2016, 2017	0,08 %
2018	0,07 %	2016, 2017, 2018	0,08 %
2019	0,07 %	2017, 2018, 2019	0,07 %

ANEXO 1

PROYECTO DE ENMIENDAS AL ANEXO VI DEL CONVENIO MARPOL
(Medidas técnicas y operacionales basadas en objetivos y obligatorias para reducir
la intensidad de carbono del transporte marítimo internacional)
(Las modificaciones se muestran como texto añadido/suprimido)

CAPÍTULO 1 - GENERALIDADES**Regla 2***Definiciones*

24 Por *transformación importante* se entiende, a los efectos del capítulo 4 del presente anexo, la transformación de un buque:

- .5 que altere considerablemente la eficiencia energética del buque e incluya cualquier modificación que pueda hacer que el buque sobrepase el EEDI prescrito que le sea aplicable, según se indica en la regla 21, o el EEXI prescrito aplicable, según se indica en la regla 21A del presente anexo.

56 Por *EEXI obtenido* se entiende el valor del EEXI alcanzado por un buque concreto, con arreglo a lo dispuesto en la regla 20A del presente anexo.

57 Por *CII operacional anual obtenido* se entiende el valor del indicador de la intensidad de carbono alcanzado por un buque concreto, con arreglo a lo dispuesto en las reglas 22 y 22B del presente anexo.

58 Por *EEXI prescrito* se entiende el valor máximo del EEXI obtenido permitido por la regla 21A del presente anexo para el tipo y tamaño específicos del buque.

59 Por *CII operacional anual prescrito* se entiende el valor fijado como objetivo del CII operacional anual obtenido con arreglo a lo dispuesto en las reglas 22 y 22B del presente anexo para el tipo y tamaño específicos del buque.

CAPÍTULO 2 - RECONOCIMIENTO, CERTIFICACIÓN Y MEDIOS DE CONTROL**Regla 5***Reconocimientos*

4 Los buques a los que se aplique el capítulo 4 del presente anexo serán objeto de los reconocimientos especificados a continuación, teniendo en cuenta las directrices adoptadas por la Organización:¹

- .5 la Administración garantizará que para cada buque al que se aplica la regla 22A, el SEEMP cumple lo dispuesto en la regla 22.2 del presente anexo. Esto se llevará a cabo antes de recopilar los datos de conformidad con la regla 22A del presente anexo a fin de garantizar que la metodología

¹ Véanse las Directrices de 2014 sobre reconocimiento y certificación del índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI) (resolución MEPC.254(67), enmendada mediante las resoluciones MEPC.261(68) y MEPC.309(73)); texto refundido: MEPC.1/Circ.855/Rev.2, como pudiera enmendarse.

y los procesos estén implantados antes de que comience el primer periodo de notificación del buque. Se facilitará al buque la confirmación del cumplimiento, la cual se mantendrá a bordo.

- .6 La Administración garantizará que, para todo buque al que se aplique la regla 22B, el SEEMP cumple lo dispuesto en la regla 22.3 del presente anexo. Esto se llevará a cabo antes del 1 de enero de 2023. Se facilitará al buque la confirmación del cumplimiento, la cual se mantendrá a bordo.
- .7 La verificación de que el EEXI obtenido del buque cumple lo prescrito en las reglas 20A y 21A del presente anexo tendrá lugar en el primer reconocimiento anual, intermedio o de renovación señalados en el párrafo 1 de la presente regla, o en el reconocimiento inicial señalado en los párrafos 4.1 y 4.3 de la presente regla, si este es anterior, o el [fecha de entrada en vigor] o posteriormente.
- .8 No obstante lo dispuesto en el párrafo 4.7 de la presente regla, un reconocimiento general o parcial, según dicten las circunstancias, después de una transformación importante de un buque al que se aplique la regla 20A. Este reconocimiento garantizará que vuelva a calcularse el EEXI, según sea necesario, y que éste se ajuste a lo prescrito en la regla 21A del presente anexo.

Regla 6

Expedición o refrendo de los certificados y declaraciones de cumplimiento sobre la notificación del consumo de fueloil y la clasificación de la intensidad de carbono operacional

Declaración de cumplimiento sobre la notificación del consumo de fueloil y la clasificación de la intensidad de carbono operacional

6 Tras recibir los datos notificados de conformidad con la regla 22A.3 del presente anexo y el CII operacional anual obtenido de conformidad con la regla 22B.2 del presente anexo, la Administración o cualquier organización debidamente autorizada por ella:

- .1 determinará si los datos se han notificado de conformidad con la regla 22A del presente anexo;
- .2 verificará que el CII operacional anual obtenido que se ha notificado está basado en los datos presentados de conformidad con la regla 22A del presente anexo;
- .3 basándose en el CII operacional anual obtenido, determinará la clasificación de la intensidad de carbono operacional del buque de conformidad con la regla 22B.6; y
- .4 expedirá una declaración de cumplimiento sobre la notificación del consumo de fueloil y la clasificación de la intensidad de carbono operacional anual para el buque a más tardar cinco meses después del inicio del año civil. La Administración asume en todos los casos la plena responsabilidad respecto de la declaración de cumplimiento.

7 Tras recibir los datos notificados de conformidad con las reglas 22A.4, 22A.5 o 22A.6 del presente anexo, la Administración o cualquier organización debidamente autorizada por ella² determinará con prontitud si los datos se han notificado de conformidad con la regla 22A y, en caso afirmativo, expedirá una declaración de cumplimiento relativa a la notificación del consumo de fueloil y la clasificación del CII operacional anual para el buque en ese momento. La Administración asume en todos los casos la plena responsabilidad respecto de la declaración de cumplimiento.

8 No obstante los párrafos 6 y 7 de la presente regla, a los buques clasificados D tres años consecutivos o clasificados E de conformidad con la regla 22B del presente anexo no se les expedirá una declaración de cumplimiento, a menos que se elabore un plan de medidas correctivas y quede reflejado debidamente en el SEEMP y sea verificado por la Administración o por cualquier organización debidamente autorizada por ella de conformidad con la regla 22B.7 del presente anexo. Dicho plan de medidas correctivas se presentará a la Administración, o cualquier organización debidamente autorizada por ella para su verificación en el plazo de un mes a partir de la notificación del CII operacional anual obtenido.

Regla 8

Modelos de certificado y declaraciones de cumplimiento sobre la notificación del consumo de fueloil y la clasificación de la intensidad de carbono operacional

Declaración de cumplimiento sobre la notificación del consumo de fueloil y la clasificación de la intensidad de carbono operacional

3 La declaración de cumplimiento de conformidad con las reglas 6.6 y 6.7 del presente anexo se elaborará conforme al modelo que figura en el apéndice X del presente anexo, y estará redactada como mínimo en español, francés, o inglés. Cuando se use también un idioma oficial del país expedidor, dará fe el texto en dicho idioma en caso de controversia o discrepancia.

Regla 9

Duración y validez de los certificados y declaraciones de cumplimiento sobre la notificación del consumo de fueloil y la clasificación de la intensidad de carbono operacional

11 Todo Certificado internacional de eficiencia energética expedido en virtud del presente anexo perderá su validez en cualquiera de los casos siguientes:

- .3 si el equipo, los sistemas, los accesorios, las instalaciones o los materiales del buque que fueron objeto del reconocimiento se cambian sin autorización expresa de la Administración de conformidad con la regla 5.5 del presente anexo, a menos que se aplique la regla 3 del presente anexo.

Declaración de cumplimiento sobre la notificación del consumo de fueloil y la clasificación de la intensidad de carbono operacional

12 La declaración de cumplimiento de conformidad con la regla 6.6 del presente anexo será válida durante el año civil en el que dicha declaración se expida y durante los cinco primeros meses del año civil siguiente. La declaración de cumplimiento de conformidad con la regla 6.7 del presente anexo será válida durante el año civil en el que dicha declaración se

² Véanse las Directrices relativas a la autorización de las organizaciones que actúen en nombre de la Administración (resolución A.739(18), enmendada mediante la resolución MSC.208(81)), y las Especificaciones relativas a las funciones de reconocimiento y certificación de las organizaciones reconocidas que actúen en nombre de la Administración (resolución A.789(19), según sea enmendada).

expida, durante el año civil siguiente y durante los cinco primeros meses del año civil siguiente a este último. Todas las declaraciones de cumplimiento se conservarán a bordo durante cinco años su periodo de validez como mínimo.

Regla 10

Supervisión de las prescripciones operacionales por el Estado rector del puerto

5 A los efectos del capítulo 4 del presente anexo, toda inspección por el Estado rector del puerto ~~se limitará a~~ puede verificar, según proceda, que el buque lleva a bordo una declaración de cumplimiento sobre la notificación del consumo de fueloil y la clasificación de su intensidad de carbono operacional, un Certificado internacional de eficiencia energética y el Plan de gestión de la eficiencia energética del buque, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 5 del Convenio.

6 No obstante las prescripciones del párrafo 5 de la presente regla, en cualquier inspección en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto se podrá inspeccionar si el Plan de gestión de la eficiencia energética del buque se aplica debidamente de conformidad con la regla 22B del presente anexo.

CAPÍTULO 4 - REGLAS SOBRE LA EFICIENCIA ENERGÉTICA DE LOS BUQUES LA INTENSIDAD DE CARBONO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL

Regla 19

Ámbito de aplicación

3 Las reglas 20, 20A, y 21 y 21A del presente anexo no se aplicarán a los buques que tengan sistemas de propulsión no tradicional, con la salvedad de que las reglas 20 y 21 se aplicarán a los buques de pasaje dedicados a cruceros con propulsión no tradicional y a los buques para el transporte de GNL con propulsión tradicional o no tradicional, entregados el 1 de septiembre de 2019 o posteriormente, según se definen en el párrafo 43 de la regla 2, y las reglas 20A y 21A se aplicarán a los buques de pasaje dedicados a cruceros con propulsión no tradicional y buques para el transporte de GNL con propulsión tradicional o no tradicional. Las reglas 20, 20A, y 21, 21A y 22B no se aplicarán a los buques de la categoría A definidos en el Código polar.

Regla 19A

Objetivo

El objetivo del presente capítulo es reducir la intensidad de carbono del transporte marítimo internacional y avanzar hacia los niveles de ambición establecidos en la Estrategia inicial de la OMI sobre la reducción de las emisiones de GEI procedentes de los buques.³

Regla 19B

Prescripciones funcionales

A fin de alcanzar el objetivo establecido en la regla 19A del presente anexo, un buque al que se aplique el presente capítulo cumplirá, según proceda, las siguientes prescripciones funcionales para reducir su intensidad de carbono:

³ Resolución MEPC.304(72).

- .1 las prescripciones técnicas relativas a la intensidad de carbono de conformidad con las reglas 20, 20A, 21 y 21A del presente anexo; y
- .2 las prescripciones técnicas relativas a la intensidad de carbono de conformidad con las reglas 22, 22A y 22B del presente anexo.

Regla 20A

Índice de eficiencia energética aplicable a los buques existentes (EEXI) obtenido

1 El EEXI obtenido se calculará para:

- .1 cada buque; y
- .2 todo buque que haya sufrido una transformación importante,

que pertenezca a una o varias de las categorías enumeradas en los párrafos 2.25 a 2.31, 2.33 a 2.35, 2.38 y 2.39 del presente anexo. El EEXI obtenido será específico para cada buque, indicará el rendimiento estimado del buque en términos de eficiencia energética, e irá acompañado del expediente técnico del EEXI que contenga la información necesaria para el cálculo del EEXI obtenido y muestre el proceso de cálculo. La Administración o una organización debidamente autorizada por ella verificará el EEXI obtenido basándose en el expediente técnico del EEXI.⁴

2 El EEXI obtenido se calculará con arreglo a las directrices elaboradas por la Organización.⁵

3 No obstante la regla 20A.1, los buques a los que se aplique la regla 20 del presente anexo podrán utilizar el EEDI obtenido verificado por la Administración o por una organización debidamente autorizada por ella de conformidad con la regla 20.1 del presente anexo como el EEXI obtenido, si el valor del EEDI obtenido es igual o inferior al del EEXI prescrito por la regla 21A del presente anexo. En este caso, se verificará el EEXI obtenido basándose en el expediente técnico del EEDI.

Regla 21A

EEXI prescrito

1 para:

- .1 cada buque; y
- .2 todo buque que haya sufrido una transformación importante

que pertenezca a una de las categorías definidas en las reglas 2.25 a 2.31, 2.33 a 2.35, 2.38 y 2.39 y al que sea aplicable el presente capítulo, el EEXI obtenido será como sigue:

$$\text{EEXI obtenido} \leq \text{EEXI prescrito} = (1 - Y/100) \times \text{valor del nivel de referencia del EEDI},$$

siendo Y el factor de reducción especificado en el cuadro 3 para el EEXI prescrito en comparación con el nivel de referencia del EEDI.

⁴ Véase el Código para las organizaciones reconocidas (Código OR), adoptado mediante la resolución MEPC.237(65), según sea enmendado.

⁵ Directrices sobre el método de cálculo del índice de eficiencia energética aplicable a los buques existentes, que habrá de elaborar la Organización.

Cuadro 3. Factores de reducción (en %) del EEXI en comparación con el nivel de referencia del EEDI

<u>Tipo de buque</u>	<u>Tamaño</u>	<u>Factor de reducción</u>
<u>Granelero</u>	<u>Igual o superior a 200 000 TPM</u>	<u>15</u>
	<u>Igual o superior a 20 000 TPM pero inferior a 200 000 TPM</u>	<u>20</u>
	<u>Igual o superior a 10 000 TPM pero inferior a 20 000 TPM</u>	<u>0-20*</u>
<u>Gasero</u>	<u>Igual o superior a 15 000 TPM</u>	<u>30</u>
	<u>Igual o superior a 10 000 TPM pero inferior a 15 000 TPM</u>	<u>20</u>
	<u>Igual o superior a 2 000 TPM pero inferior a 10 000 TPM</u>	<u>0-20*</u>
<u>Buque tanque</u>	<u>Igual o superior a 200 000 TPM</u>	<u>15</u>
	<u>Igual o superior a 20 000 TPM pero inferior a 200 000 TPM</u>	<u>20</u>
	<u>Igual o superior a 4 000 TPM pero inferior a 20 000 TPM</u>	<u>0-20*</u>
<u>Buque portacontenedores</u>	<u>Igual o superior a 200 000 TPM</u>	<u>50</u>
	<u>Igual o superior a 120 000 TPM pero inferior a 200 000 TPM</u>	<u>45</u>
	<u>Igual o superior a 80 000 TPM pero inferior a 120 000 TPM</u>	<u>35</u>
	<u>Igual o superior a 40 000 TPM pero inferior a 80 000 TPM</u>	<u>30</u>
	<u>Igual o superior a 15 000 TPM pero inferior a 40 000 TPM</u>	<u>20</u>
	<u>Igual o superior a 10 000 TPM pero inferior a 15 000 TPM</u>	<u>0-20*</u>
<u>Buque de carga general</u>	<u>Igual o superior a 15 000 TPM</u>	<u>30</u>
	<u>Igual o superior a 3 000 TPM pero inferior a 15 000 TPM</u>	<u>0-30*</u>

<u>Buque de carga refrigerada</u>	<u>Igual o superior a 5 000 TPM</u>	<u>15</u>
	<u>Igual o superior a 3 000 TPM pero inferior a 5 000 TPM</u>	<u>0-15*</u>
<u>Buque de carga combinada</u>	<u>Igual o superior a 20 000 TPM</u>	<u>20</u>
	<u>Igual o superior a 4 000 TPM pero inferior a 20 000 TPM</u>	<u>0-20*</u>
<u>Buque para el transporte de GNL</u>	<u>Igual o superior a 10 000 TPM</u>	<u>30</u>
<u>Buque de carga rodada (buque para el transporte de vehículos)</u>	<u>Igual o superior a 10 000 TPM</u>	<u>15</u>
<u>Buque de carga rodada</u>	<u>Igual o superior a 2 000 TPM</u>	<u>5</u>
	<u>Igual o superior a 1 000 TPM pero inferior a 2 000 TPM</u>	<u>0-5*</u>
<u>Buque de pasaje de transbordo rodado</u>	<u>Igual o superior a 1 000 TPM</u>	<u>5</u>
	<u>Igual o superior a 250 TPM pero inferior a 1 000 TPM</u>	<u>0-5*</u>
<u>Buque de pasaje dedicado a cruceros con propulsión no tradicional</u>	<u>Arqueo bruto igual o superior a 85 000</u>	<u>30</u>
	<u>Arqueo bruto igual o superior a 25 000 pero inferior a 85 000</u>	<u>0-30*</u>

* El factor de reducción se calculará por interpolación lineal entre los dos valores en función del tamaño del buque.

El valor más bajo del factor de reducción se aplicará a los buques más pequeños.

2 Los valores del nivel de referencia del EEDI se calcularán de conformidad con las reglas 21.3 y 21.4 del presente anexo. En el caso de los buques de carga rodada y los buques de pasaje de transbordo rodado, se remitirá al valor del nivel de referencia que deba aplicarse desde la fase 2 y en adelante en virtud de la regla 21.3 del presente anexo.

3 La Organización ultimaré un examen para el 1 de enero de 2026 a fin de evaluar la efectividad de la presente regla teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización. Si, basándose en dicho examen, las Partes deciden adoptar enmiendas a la presente regla, tales enmiendas se adoptarán y entrarán en vigor de conformidad con los procedimientos que figuran en el artículo 16 del presente Convenio.

Regla 22

Plan de gestión de la eficiencia energética del buque (SEEMP)

1 Todo buque llevará a bordo un plan de gestión de la eficiencia energética del buque (SEEMP). Dicho plan podrá formar parte del sistema de gestión de la seguridad del buque (SMS). El SEEMP se elaborará y examinará teniendo presentes las directrices adoptadas por la Organización.

2 A más tardar el 31 de diciembre de 2018, en el caso de un buque de arqueo bruto igual o superior a 5 000, el SEEMP incluirá una descripción de la metodología que se utilizará para recopilar los datos prescritos por la regla 22A.1 del presente anexo y los procesos que se utilizarán para notificar los datos a la Administración del buque.

3 A más tardar el 1 de enero de 2023, en el caso de un buque de arqueo bruto igual o superior a 5 000, el SEEMP incluirá:

.1 una descripción de la metodología que se utilizará para calcular el CII operacional anual obtenido del buque prescrito por la regla 22B del presente anexo y los procesos que se utilizarán para notificar su valor a la Administración del buque;

.2 el CII operacional anual prescrito para los siguientes tres años, como se especifica en la regla 22B del presente anexo;

.3 un plan de ejecución en el que se documente como se alcanzará el CII operacional anual prescrito durante los siguientes tres años; y

.4 un procedimiento de autoevaluación y mejora.

4 En el caso los buques clasificados D tres años consecutivos o clasificados E de conformidad con la regla 22B del presente anexo, el SEEMP se examinará para incluir un plan de medidas correctivas con el fin de alcanzar el CII operacional anual prescrito de conformidad con la regla 22B.8 del presente anexo.

5 El SEEMP estará sujeto a verificaciones y auditorías de las correspondientes compañías teniendo presentes las directrices adoptadas por la Organización.

Regla 22B

Intensidad de carbono operacional

Indicador de la intensidad de carbono (CII) operacional anual obtenido

1 Tras el final de cada año civil, para todo buque de arqueo bruto igual o superior a 5 000 que pertenezca a una o varias de las categorías enumeradas en los párrafos 2.25 a 2.31, 2.33 a 2.35, 2.38 y 2.39 del presente anexo, el CII operacional anual obtenido correspondiente a un periodo de 12 meses desde el 1 de enero hasta el 31 de diciembre de dicho año civil se calculará utilizando los datos recopilados de conformidad con la regla 22A del presente anexo y teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.⁶

2 En un plazo de tres meses desde el final de cada año civil, el buque notificará a su Administración o a cualquier organización debidamente autorizada por ella, el CII operacional anual obtenido, por vía electrónica y con el formato normalizado elaborado por la Organización.

3 En el caso de un cambio de un buque como los abordados en las reglas 22A.4, 22A.5 o 22A.6 ultimado después del 1 de enero de 2023, la clasificación de la intensidad de carbono operacional anual del buque correspondiente al periodo de notificación inmediatamente anterior al cambio, y verificada de conformidad con la regla 6.6 del presente anexo, se tomará como la clasificación de la intensidad de carbono operacional anual del buque después del

⁶ Véanse las "Directrices de 2016 para la elaboración de un plan de gestión de la eficiencia energética del buque (SEEMP)" (resolución MEPC.282(70), según sean enmendadas).

cambio y hasta la siguiente verificación del indicador de la intensidad de carbono anual obtenido del buque prescrita por la regla 6.6 del presente anexo. Ningún elemento de la presente regla exime a ninguna compañía de sus obligaciones relativas a la notificación en virtud de las reglas 22A o 22B del presente anexo.

Indicador de la intensidad de carbono (CII) operacional anual prescrito

4 Para todo buque de arqueo bruto igual o superior a 5 000, que pertenezca a una o varias de las categorías enumeradas en los párrafos 2.25 a 2.31, 2.33 a 2.35, 2.38 y 2.39 del presente anexo, el CII operacional anual prescrito se calculará como se indica a continuación:

$$\text{CII operacional anual prescrito} = (1 - Z/100) \times \text{CII}_R$$

donde:

Z es el factor de reducción anual para garantizar la mejora continua de la intensidad de carbono operacional del buque dentro de un nivel de clasificación concreto; y

CII_R es el valor de referencia.

5 El factor de reducción anual y el valor de CII_R de referencia serán los valores definidos teniendo en cuenta las directrices que elaborará la Organización.⁷

Clasificación de la intensidad de carbono operacional

6 La Administración o una organización debidamente autorizada por ella documentará y verificará, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización, el CII operacional anual obtenido respecto del CII operacional anual prescrito a fin de determinar la clasificación de la intensidad de carbono operacional, a saber, A, B, C D o E, que indicará un nivel de rendimiento muy superior, superior, moderado, inferior o muy inferior. El punto medio de la clasificación, el nivel C, constituirá el valor equivalente al CII operacional anual prescrito establecido en el párrafo 4 de la presente regla.

Medidas correctivas e incentivos

7 Los buques clasificados D tres años consecutivos o clasificados E elaborarán un plan de medidas correctivas para alcanzar el CII operacional anual prescrito.

8 El SEEMP se revisará para incluir el plan de medidas correctivas en consecuencia, teniendo en cuentas las directrices elaboradas por la Organización. El SEEMP revisado se presentará a la Administración o a cualquier organización debidamente autorizada por ella para su verificación en el plazo de un mes a partir de la notificación del CII operacional anual obtenido de conformidad con el párrafo 2 de la presente regla.

9 Los buques clasificados D tres años consecutivos o clasificados E aplicarán debidamente las medidas correctivas de conformidad con el SEEMP actualizado.

10 Se alienta a las Administraciones, autoridades portuarias y otras partes interesadas, según proceda, a facilitar incentivos a los buques clasificados A o B.

⁷ El factor de reducción anual es específico para cada categoría de buque y es una función del tamaño del buque. Este factor se define de forma que aumente progresivamente para cumplir los objetivos de la Estrategia inicial de la OMI.

Examen

- 11 La Organización ultimar  un examen para el 1 de enero de 2026 a fin de evaluar:
- .1 la efectividad de la presente regla en la reducción de la intensidad de carbono del transporte marítimo internacional;
 - .2 la necesidad de aplicar medidas correctivas reforzadas u otros medios de remedio, incluida la posibilidad de prescripciones adicionales relativas al EEXI;
 - .3 la necesidad de mejorar el mecanismo de ejecución del cumplimiento;
 - .4 la necesidad de mejorar el sistema de recopilación de datos; y
 - .5 la revisión de los valores del factor Z y el CII_R.

Si, basándose en dicho examen, las Partes deciden adoptar enmiendas a la presente regla, tales enmiendas se adoptarn y entrarn en vigor de conformidad con los procedimientos que figuran en el artículo 16 del presente Convenio.

APÉNDICE VIII

Modelo de Certificado internacional de eficiencia energética (IEE)

CERTIFICADO INTERNACIONAL DE EFICIENCIA ENERGÉTICA

Expedido en virtud de lo dispuesto en el Protocolo de 1997, en su forma enmendada, que enmienda el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (en adelante denominado «el Convenio»), con la autoridad conferida por el Gobierno de:

.....
(Nombre completo de la Parte)

por.....
(nombre completo de la persona competente u organización autorizada en virtud de lo dispuesto en el Convenio)

Datos relativos al buque⁸

Nombre del buque:.....

Número o letras distintivos:

Puerto de matrícula:.....

Arqueo bruto:.....

Número IMO:⁹

SE CERTIFICA:

- 1 que el buque ha sido objeto de reconocimiento, de conformidad con lo dispuesto en la regla 5.4 del Anexo VI del Convenio; y
- 2 que el reconocimiento ha puesto de manifiesto que el buque cumple las prescripciones aplicables de las reglas 20, 20A, 21, 21A y 22.

Fecha de terminación del reconocimiento en el que se basa el presente Certificado:..... (dd/mm/aaaa)

Expedido en
(Lugar de expedición del certificado)

el (dd-mm-aaaa):
(fecha de expedición) (firma del funcionario debidamente autorizado que expide el certificado)

(sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad expedidora)

⁸ Los datos relativos al buque podrán indicarse también en casillas dispuestas horizontalmente.

⁹ De conformidad con el Sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación, adoptado por la Organización mediante la resolución A.1078(28).

**Suplemento del Certificado Internacional de Eficiencia Energética
(Certificado IEE)**

**CUADERNILLO DE CONSTRUCCIÓN RELATIVO A LA EFICIENCIA
ENERGÉTICA**

Notas:

- 1 El presente cuadernillo acompañará permanentemente al Certificado IEE. El Certificado IEE estará disponible a bordo del buque en todo momento.
- 2 El cuadernillo estará redactado como mínimo en español, francés o inglés. Cuando se use también un idioma oficial del país expedidor, dará fe el texto en dicho idioma en caso de controversia o discrepancia.
- 3 En las casillas se marcarán con una cruz (x) las respuestas "sí" y "aplicable", y con un guion (–) las respuestas "no" y "no aplicable", según corresponda.
- 4 A menos que se indique otra cosa, las reglas mencionadas en el presente cuadernillo son las reglas del Anexo VI del Convenio, y las resoluciones o circulares son las adoptadas por la Organización Marítima Internacional.

1 Datos relativos al buque

- 1.1 Nombre del buque:
- 1.2 Número IMO:
- 1.3 Fecha del contrato de construcción:
- 1.4 Arqueo bruto:
- 1.5 Peso muerto:
- 1.6 Tipo de buque:¹⁰

2 Tipo de sistema de propulsión

- 2.1 Propulsión diésel ☐
- 2.2 Propulsión diésel-eléctrica ☐
- 2.3 Propulsión por turbinas ☐
- 2.4 Propulsión híbrida ☐
- 2.5 Sistema de propulsión distinto de los arriba mencionados ☐

¹⁰ Indíquese el tipo de buque de conformidad con las definiciones especificadas en la regla 2. Los buques que se correspondan con más de uno de los tipos de buque definidos en la regla 2 deberían considerarse del tipo que tenga el EEDI prescrito más riguroso (el más bajo). Si un buque no se corresponde con ninguno de los tipos de buques definidos en la regla 2, insértese el siguiente texto: "Buque de tipo distinto a los definidos en la regla 2".

3 **Índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI) obtenido**

3.1 El EEDI obtenido de conformidad con lo dispuesto en la regla 20.1 se calcula basándose en la información contenida en el expediente técnico del EEDI, que muestra también el proceso de cálculo del EEDI obtenido..... ☐

El EEDI obtenido es: gramos de CO₂/tonelada · milla

3.2 No se ha calculado el EEDI obtenido debido a que:

3.2.1 el buque está exento de conformidad con la regla 20.1 dado que no es un buque nuevo, tal como se define este en la regla 2.23.....☐

3.2.2 el tipo de sistema de propulsión está exento de conformidad con la regla 19.3.....☐

3.2.3 de conformidad con la regla 19.4, la Administración del buque dispensa de lo prescrito en la regla 20.....☐

3.2.4 el tipo de buque está exento de conformidad con la regla 20.1.....☐

4 **EEDI prescrito**

4.1 El EEDI prescrito es gramos de CO₂/tonelada · milla.

4.2 El EEDI prescrito no es aplicable debido a que:

4.2.1 el buque está exento de conformidad con la regla 21.1 dado que no es un buque nuevo, tal como se define este en la regla 2,23.....☐

4.2.2 el tipo de sistema de propulsión está exento de conformidad con la regla 19.3.....☐

4.2.3 de conformidad con la regla 19.4, la Administración del buque dispensa de lo prescrito en la regla 21.....☐

4.2.4 el tipo de buque está exento de conformidad con la regla 21.1.....☐

4.2.5 la capacidad del buque es inferior al umbral de capacidad mínima que figura en el cuadro 1 de la regla 21.2.....☐

5 Índice de eficiencia energética aplicable a los buques existentes (EEXI) obtenido

5.1 El EEXI obtenido de conformidad con la regla 20A.1 se calcula teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización¹¹☐

El EEXI obtenido es gramos de CO₂/tonelada · milla

5.2 No se ha calculado el EEXI obtenido debido a que:

5.2.1 el tipo de sistema de propulsión está exento de conformidad con la regla 19.3☐

¹¹ Directrices sobre el método de cálculo del índice de eficiencia energética aplicable a los buques existentes, que habrá de elaborar la Organización.

5.2.2 el tipo de buque está exento de conformidad con la regla 20A.1☐

6 EEXI prescrito

6.1 El EEXI prescrito es:..... gramos de CO₂/tonelada · milla, de conformidad con la regla 21A.

6.2 El EEXI prescrito no es aplicable debido a que:

6.2.1 el tipo de sistema de propulsión está exento de conformidad con la regla 19.3☐

6.2.2 el tipo de buque está exento de conformidad con la regla 21A.1☐

6.2.3 la capacidad del buque es inferior al umbral de capacidad mínima que figura en el cuadro 3 de la regla 21A.1☐

57 Plan de gestión de la eficiencia energética del buque

57.1 El buque cuenta con un plan de gestión de la eficiencia energética del buque (SEEMP) de conformidad con lo dispuesto en la regla 22..... ☐

68 Expediente técnico del EEDI

68.1 El Certificado IEE va acompañado del expediente técnico del EEDI de conformidad con la regla 20.1☐

6.28.1.1 Número de identificación/verificación del expediente técnico del EEDI:

6.38.1.2 Fecha de verificación del expediente técnico del EEDI:.....

9 Expediente técnico del EEXI

9.1 El Certificado IEE va acompañado del expediente técnico del EEXI de conformidad con la regla 20A.1☐

9.1.1 Número de identificación/verificación del expediente técnico del EEXI:

9.1.2 Fecha de verificación del expediente técnico del EEXI.....

9.2 El Certificado IEE no va acompañado del expediente técnico del EEXI debido a que el EEDI obtenido sirve de alternativa al EEXI obtenido☐

SE CERTIFICA que el presente cuadernillo es correcto en todos los aspectos.

Expedido en
(lugar de expedición del cuadernillo)

el (dd-mm-aaaa) :
(fecha de expedición) (firma del funcionario debidamente autorizado que expide el cuadernillo)

(sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad expedidora)

APÉNDICE X

Modelo de declaración de cumplimiento – Notificación del consumo de fueloil y de la clasificación de la intensidad de carbono operacional

DECLARACIÓN DE CUMPLIMIENTO – NOTIFICACIÓN DEL CONSUMO DE FUELOIL Y DE LA CLASIFICACIÓN DE LA INTENSIDAD DE CARBONO OPERACIONAL

Expedida en virtud de lo dispuesto en el Protocolo de 1997, en su forma enmendada, que enmienda el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (en adelante denominado «el Convenio»), con la autoridad conferida por el Gobierno de:

.....
(nombre completo de la Parte)

por
(nombre completo de la persona u organización competente autorizada en virtud de lo dispuesto en el Convenio)

Datos relativos al buque¹²

Nombre del buque:.....

Número o letras distintivos:.....

Número
IMO:¹³.....

Puerto de matrícula:.....

Arqueo bruto:.....

Peso muerto:.....

Tipo de buque:.....

SE DECLARA:

- 1 que el buque ha presentado a esta Administración los datos prescritos en la regla 22A del Anexo VI del Convenio, relativos a las operaciones realizadas entre el (dd/mm/aaaa) y el (dd/mm/aaaa); y
- 2 que los datos se recopilaron y notificaron de conformidad con la metodología y los procesos establecidos en el SEEMP del buque que estaba vigente entre el (dd/mm/aaaa) y el (dd/mm/aaaa);
- 3 el CII operacional anual obtenido del buque entre el (dd/mm/aaaa) y el (dd/mm/aaaa) fue:.....;

¹² Los datos relativos al buque podrán indicarse también en casillas dispuestas horizontalmente.

¹³ De conformidad con el Sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación, adoptado por la Organización mediante la resolución A.1078(28).

- 4 La intensidad de carbono operacional del buque en el presente periodo se clasifica como
☐A ☐B ☐C ☐D ☐E,
de conformidad con la regla 22B del Anexo VI del Convenio para buques a los que se aplica la regla 22B; y
- 5 se ha elaborado un plan de medidas correctivas, que se ha incluido en el SEEMP (para buques a los que se aplica la regla 22B, clasificados D durante tres años consecutivos o clasificados E).

La presente declaración de cumplimiento es válida hasta el (dd/mm/aaaa).....

Expedida en:.....
(lugar de expedición de la declaración)

Fecha (dd/mm/aaaa):

(fecha de expedición)

(firma del funcionario autorizado que
que expide la declaración)

(sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad expedidora)”

ANEXO 2

MANDATO Y DISPOSICIONES PARA LA REALIZACIÓN DE UNA EVALUACIÓN AMPLIA DE LAS REPERCUSIONES DE LA MEDIDA A CORTO PLAZO ANTES DEL MEPC 76

1 De conformidad con la "Estrategia inicial de la OMI sobre la reducción de las emisiones de GEI procedentes de los buques" (resolución MEPC.304(72)), los efectos de la medida a corto plazo en los Estados deben evaluarse y tenerse en cuenta, según proceda, antes de adoptar la medida. Debería realizarse una evaluación amplia de las repercusiones de la medida a corto plazo, como se establece en el "Procedimiento para evaluar las repercusiones de las posibles medidas en los Estados" (MEPC.1/Circ.885).

2 En la evaluación amplia de las repercusiones se deberían evaluar los efectos de la medida a corto plazo en los Estados, incluidos los países en desarrollo, en particular en los países menos adelantados (PMA) y los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID), y tener en cuenta, según proceda:

- .1 las evaluaciones iniciales y detalladas de las repercusiones de los distintos elementos que forman parte de la medida combinada propuesta, incluida una descripción detallada del método y las fuentes de los datos utilizados;¹
- .2 la información pertinente disponible en la base de datos de la OMI sobre el consumo de fueloil de los buques y en el Cuarto Estudio de la OMI sobre los GEI (2020);
- .3 los documentos presentados al ISWG-GHG 7 sobre la evaluación de las repercusiones en los Estados, en particular los documentos ISWG-GHG 7/2/10 (Islas Salomón, México y Tonga), ISWG-GHG 7/2/11 (Islas Salomón y Tonga); ISWG-GHG 7/2/34 (Argentina y otros), ISWG-GHG 7/2/36 (Secretaría), el Examen de la exhaustividad de las evaluaciones de las repercusiones presentado a la 7ª reunión del Grupo de trabajo interperiodos de la Organización Marítima Internacional sobre la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques y cualquier otro documento pertinente presentado a la ISWG-GHG 7; y
- .4 cualquier información pertinente para evaluar las repercusiones en los Estados proporcionada por los Estados Miembros y las organizaciones internacionales interesados.²

3 La evaluación amplia de las repercusiones de la medida a corto plazo debe ser proporcional a su complejidad y naturaleza, e incluir los elementos identificados en la circular MEPC.1/Circ.885, en particular los párrafos 8 y 15, y tener en cuenta lo siguiente:

- .1 una revisión de las publicaciones sobre esta cuestión revisadas por pares, incluido un análisis posterior a la publicación;

¹ Siempre que sea posible divulgar dicha información.

² [El plazo para la presentación se insertará después del MEPC 75].

- .2 un número de estudios de casos estadísticamente pertinente, que posiblemente se complementen con varios estudios de casos ilustrativos representativos de las condiciones comerciales más amplias que podrían compartir los países en desarrollo, incluidos los PEID, los PMA y los países alejados de sus mercados de importación y exportación;
- .3 en la medida de lo posible, las repercusiones desproporcionadas de la medida a corto plazo en los Estados, incluidos los países en desarrollo, en particular los PMA y los PEID, en el contexto de la pandemia de COVID-19, y considerar las repercusiones potenciales adicionales de la medida en los marcos hipotéticos económicos proyectados;
- .4 la identificación de los ámbitos en los que se carece de datos;
- .5 una evaluación de las posibles repercusiones en los Estados derivadas de los cambios y el funcionamiento resultantes de la flota mundial, como se indica en el párrafo 4.11 de la Estrategia inicial;³
- .6 cualquier análisis básico de las partes interesadas que realicen los Estados Miembros para comprender la cuantía de la reducción de retrasos relacionados con la velocidad que sea aceptable para diversos productos básicos a fin de evitar repercusiones desproporcionadamente negativas; y
- .7 una evaluación de la probabilidad de que la medida a corto plazo tenga repercusiones desproporcionadamente negativas en los Estados, incluidos los países en desarrollo y, en particular, en los PMA y los PEID.

4 La evaluación amplia de las repercusiones debería ser neutral desde el punto de vista de las políticas.

Comité directivo

5 De conformidad con la práctica para la realización de los estudios de la OMI sobre los GEI, se debería constituir un comité directivo de los Estados Miembros, previo acuerdo del Comité en su 75º periodo de sesiones. El comité directivo debería tener una representación geográfica equilibrada (por ejemplo, con referencia a las cinco regiones de las Naciones Unidas), y en él deberían estar debidamente representados los países en desarrollo y los países desarrollados. También deberían estar representadas las partes interesadas.

6 El comité directivo debería ser de un tamaño manejable. Habida cuenta de la importancia de la evaluación amplia de las repercusiones y de la necesidad de constituir el comité directivo de forma transparente, abierta y justa, el Secretario General debería invitar a que se presenten candidatos de todos los Estados Miembros tan pronto como sea posible distribuyendo una circular. La constitución y los miembros del comité directivo se debería decidir teniendo en cuenta el número de candidaturas que se reciban, y el Secretario General lo anunciará cuando proceda. El comité directivo debería ser coordinado por la Vicepresidencia del Comité de protección del medio marino, de acuerdo con la práctica del Grupo especial de análisis de las necesidades en cuanto a la creación de capacidad (ACAG).

³ Centrándose en la seguridad, el funcionamiento y el costo del transporte de los buques, así como hasta qué punto los buques podrán cumplir las prescripciones de la medida a corto plazo, la adaptación y el comportamiento comercial, los efectos de sustitución de una muestra de productos básicos y flujos comerciales pertinentes, la carga administrativa adicional de la implantación y la eficacia en función de los costos de la medida y las repercusiones potenciales desproporcionadamente negativas en los Estados, incluidos los países en desarrollo, en particular los PEID y los PMA.

7 El comité directivo debería:

- .1 servir de punto de convergencia para el Comité;
- .2 examinar y acordar las características esenciales de la evaluación amplia de las repercusiones y el correspondiente calendario;
- .3 examinar y vigilar los avances de la evaluación amplia de las repercusiones, incluida la retroinformación sobre los principales métodos, bases de datos y fuentes de datos que se utilizarán, de conformidad con los plazos convenidos; y
- .4 confirmar que la evaluación amplia de las repercusiones se ajusta al mandato estipulado en los párrafos 2 a 4.

8 El comité directivo debería presentar recomendaciones al Comité. En la medida de lo posible, debería trabajar por consenso, haciendo todo lo posible por ultimar oportunamente la evaluación amplia de las repercusiones, tratar de ayudar al Comité a adoptar decisiones basadas en pruebas y realizar su labor utilizando métodos de comunicación modernos, por ejemplo, por correo electrónico y teleconferencias.

Contrato e implantación

9 La Secretaría se encargará de iniciar y facilitar el proceso de realización de la evaluación amplia de las repercusiones.

10 Se invita a la Secretaría a que haga participar a la UNCTAD en la realización de la evaluación general de las repercusiones. Se puede consultar a otros organismos de las Naciones Unidas, a las comisiones regionales de las Naciones Unidas y a las partes interesadas pertinentes.

11 La Secretaría debería organizar un taller de expertos/seminario web sobre el proyecto final de evaluación amplia de las repercusiones antes de la celebración de 76º periodo de sesiones del MEPC.

12 Se invita a los Estados Miembros y las organizaciones internacionales interesados a que proporcionen información pertinente que pueda servir de base para la evaluación amplia de las repercusiones por conducto de la Secretaría.

13 Se invita a los Estados Miembros y a las organizaciones internacionales a que contribuyan financieramente a la evaluación amplia de las repercusiones mediante donaciones al Fondo fiduciario TC GEI.

Realización de la evaluación amplia de las repercusiones

14 El informe final de la evaluación amplia de las repercusiones de la medida a corto plazo debería presentarse al Comité de protección del medio marino en su 76º periodo de sesiones, que se celebrará en la primavera boreal de 2021, para que el Comité lo examine y analice las medidas que deberán aplicarse para hacer frente, según proceda, a cualquier repercusión desproporcionada que se determine en los Estados en desarrollo, incluidos los PEID, los PMA y los países alejados de sus mercados de exportación.

15 Basándose en la evaluación amplia de las repercusiones, debería considerarse la posibilidad de elaborar un marco para examinar las repercusiones en los Estados, incluidos los países en desarrollo, en particular los PMA y los PEID, y los países alejados de sus mercados de exportación, y abordar las repercusiones desproporcionadamente adversas en los Estados, según proceda.

16 El Comité examinará la experiencia adquirida con la evaluación de las repercusiones en la elaboración de futuras evaluaciones amplias de las repercusiones, así como en la preparación del examen de la medida a corto plazo, que se concluirá para el 1 de enero de 2026.

ANNEX 3

INDICATIVE WORKPLAN ON THE DEVELOPMENT OF GUIDELINES AND THE CARBON INTENSITY CODE*

Activity	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Amendments to MARPOL Annex VI	Approval and adoption	Acceptance and entry into force				Review of Reg. 21A and 22B	
Guidelines on the method of calculation of the attained EEXI	Finalization and approval			Application			Consolidated into a Carbon Intensity Code, as appropriate
Guidelines on survey and certification of the attained EEXI	Finalization and approval			Application			
Guidelines on the Shaft/Engine Power Limitation System to comply with the EEXI requirements and use of a power reserve	Finalization and approval			Application			
Guidelines on operational carbon intensity indicators and the calculation methods (CII guidelines)	Development, finalization and approval			Application			
Guidelines on the reference lines for use with operational carbon intensity indicators (CII Reference line guidelines)	Development, finalization and approval			Application			
Guidelines on the operational carbon intensity reduction factors relative to reference lines (CII Reduction factor guidelines)	Development, finalization and approval			Application			
Guidelines on the operational carbon intensity rating of ships (CII Rating Guidelines)	Development, finalization and approval			Application			
Update of 2016 Guidelines for the development of a Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP), including to incorporate the development of a plan of corrective actions			Development, finalization and approval	Application			
Update of 2017 Guidelines for administration verification of ship fuel oil consumption data, as appropriate			Development, finalization and approval	Application			
Update of 2017 Guidelines for the development and management of the IMO Ship Fuel Oil Consumption Database, as appropriate			Development, finalization and approval	Application			
Update of 2013 Guidance on treatment of innovative energy efficiency technologies for calculation and verification of the attained EEDI, as appropriate			Development, finalization and approval	Application			
Update of Procedure on submission of data to the IMO data collection system of fuel oil consumption of ships from a state not party to MARPOL Annex VI, as appropriate			Development, finalization and approval	Application			
Update of Procedures for port State control, 2019, as appropriate			Development, finalization and approval	Application			
Development of a Carbon Intensity Code		Development, finalization and adoption		Acceptance and entry into force			Mandatory application

* This indicative workplan will be reviewed and updated, as appropriate, after each session of MEPC.

ANEXO 4

PROYECTO DE MANDATO DEL GRUPO DE TRABAJO POR CORRESPONDENCIA ENCARGADO DE ELABORAR DIRECTRICES TÉCNICAS SOBRE LA REDUCCIÓN DE LA INTENSIDAD DE CARBONO

Se invita al Comité a que constituya el Grupo de trabajo por correspondencia encargado de elaborar directrices técnicas sobre la reducción de la intensidad de carbono, coordinado por ...* con el siguiente mandato:

- .1 seguir examinando y elaborando los siguientes proyectos de directrices técnicas de apoyo al marco del EEXI, que figuran en los anexos del documento ISWG-GHG 7/2/7:
 - .1 proyecto de directrices sobre el método de cálculo del EEXI obtenido;
 - .2 proyecto de directrices sobre el reconocimiento y certificación del EEXI obtenido; y
 - .3 proyecto de directrices sobre el sistema de limitación de la potencia en el eje/del motor para cumplir los requisitos del EEXI y utilización de una reserva de potencia;
- .2 examinar y elaborar las siguientes directrices técnicas de apoyo al marco de los CII para su aplicación voluntaria, en primer lugar, hasta el 1 de enero de 2026, basándose en los documentos ISWG-GHG 7/2/21, ISWG-GHG 7/2/27 e ISWG-GHG 7/2/30, y teniendo en cuenta los datos disponibles:
 - .1 proyecto de directrices sobre los indicadores operacionales de la intensidad de carbono y los métodos de cálculo (directrices sobre los CII);
 - .2 proyecto de directrices sobre las líneas de referencia para su utilización con los indicadores operacionales de la intensidad de carbono (directrices sobre las líneas de referencia de los CII);
 - .3 proyecto de directrices sobre los factores operacionales de reducción de la intensidad de carbono en relación con las líneas de referencia (directrices sobre el factor de reducción de los CII); y
 - .4 proyecto de directrices sobre la clasificación de la intensidad de carbono operacional de los buques (directrices sobre la clasificación de los CII);
- .3 examinar y actualizar las “Directrices de 2016 para la elaboración de un plan de gestión de la eficiencia energética del buque (SEEMP)” (resolución MEPC.282(70)), entre otras cosas para incorporar la elaboración de un plan de medidas correctivas;

* Se añadirá en el informe definitivo para el MEPC 75.

- .4 considerar la necesidad de actualizar las directrices, procedimientos u orientaciones existentes, entre otros:
 - .1 las "Directrices de 2017 para la verificación de los datos sobre el consumo de fueloil de los buques por la Administración" (resolución MEPC.292(71)), según proceda;
 - .2 las "Directrices de 2017 para la elaboración y la gestión de la base de datos de la OMI sobre el consumo de fueloil de los buques" (resolución MEPC.293(71));
 - .3 el procedimiento para la "Presentación de datos de un Estado que no es Parte en el Anexo VI del Convenio MARPOL al sistema de recopilación de datos de la OMI sobre el consumo de fueloil de los buques" (circular MEPC.1/Circ.871);
 - .4 los "Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto, 2019" (resolución A.1138(31));
 - .5 las "Orientaciones de 2013 para el tratamiento de las tecnologías innovadoras de eficiencia energética en el cálculo y la verificación del EEDI obtenido" (circular MEPC.1/Circ.815); y
- .5 presentar al MEPC 76 un informe por escrito, que será examinado primero por el ISWG-GHG 8.

ANEXO 5

PROYECTO DE MANDATO DEL ISWG-GHG 8

Se encarga al Grupo de trabajo sobre la reducción de las emisiones de GEI procedentes de los buques que, teniendo en cuenta los documentos presentados al ISWG-GHG 8 y el informe del Grupo de trabajo por correspondencia encargado de elaborar directrices técnicas sobre la reducción de la intensidad de carbono, así como los documentos pertinentes presentados al ISWG-GHG 6, al ISWG-GHG 7 y al MEPC 75, lleve a cabo las siguientes tareas:

- .1 ultimar los siguientes proyectos de directrices técnicas de apoyo al marco del EEXI que figuran en los anexos del documento ISWG-GHG 7/2/7:
 - .1 proyecto de directrices sobre el método de cálculo del EEXI obtenido;
 - .2 proyecto de directrices sobre el reconocimiento y certificación del EEXI obtenido; y
 - .3 proyecto de directrices sobre el sistema de limitación de la potencia en el eje/del motor para cumplir los requisitos del EEXI y utilización de una reserva de potencia;*
- .2 examinar en más detalle y ultimar las siguientes directrices técnicas principales de apoyo al marco de los CII para su aplicación voluntaria, en primer lugar hasta el 1 de enero de 2026, basándose en los documentos ISWG-GHG 7/2/21, ISWG-GHG 7/2/27 e ISWG-GHG 7/2/30, y teniendo en cuenta los datos disponibles:
 - .1 proyecto de directrices sobre los indicadores operacionales de la intensidad de carbono y los métodos de cálculo (directrices sobre los CII);
 - .2 proyecto de directrices sobre las líneas de referencia para su utilización con los indicadores operacionales de la intensidad de carbono (directrices sobre las líneas de referencia de los CII);
 - .3 proyecto de directrices sobre los factores operacionales de reducción de la intensidad de carbono en relación con las líneas de referencia (directrices sobre el factor de reducción de los CII); y
 - .4 proyecto de directrices sobre la clasificación de la intensidad de carbono operacional de los buques (directrices sobre la clasificación de los CII);
- .3 examinar en más detalle, con miras a su ultimación, la versión actualizada de las "Directrices de 2016 para la elaboración de un plan de gestión de la eficiencia energética del buque (SEEMP)" (resolución MEPC.282(70)), entre otros para incorporar la elaboración de un plan de medidas correctivas;

* Teniendo en cuenta la labor del Grupo de trabajo por correspondencia sobre contaminación atmosférica y eficiencia energética que se constituirá en el MEPC 75, según proceda.

- .4 considerar propuestas concretas para actualizar las directrices, procedimientos u orientaciones existentes, entre otros:
 - .1 las "Directrices de 2017 para la verificación de los datos sobre el consumo de fueloil de los buques por la Administración" (resolución MEPC.292(71));
 - .2 las "Directrices de 2017 para la elaboración y la gestión de la base de datos de la OMI sobre el consumo de fueloil de los buques" (resolución MEPC.293(71));
 - .3 el procedimiento para la "Presentación de datos de un Estado que no es Parte en el Anexo VI del Convenio MARPOL al sistema de recopilación de datos de la OMI sobre el consumo de fueloil de los buques" (circular MEPC.1/Circ.871);
 - .4 los "Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto, 2019" (resolución A.1138(31)); y
 - .5 las "Orientaciones de 2013 para el tratamiento de las tecnologías innovadoras de eficiencia energética en el cálculo y la verificación del EEDI obtenido" (circular MEPC.1/Circ.815);
- .5 determinar una lista preliminar de directrices técnicas de apoyo al capítulo 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL que podría consolidarse en un código de intensidad de carbono obligatorio; y
- .6 presentar un informe por escrito al MEPC 76.

ANNEX 6*

STATEMENTS BY DELEGATIONS

Statement by the delegation of Argentina

"Argentina acknowledges Mr. Chair his excellent work in conducting this session and enormous efforts in achieving consensus in spite of divergent positions on the proposal discussed over this meeting.

Argentina supports document ISWG-GHG 7/J/5/Rev.1 to be sent to MEPC 75 for its approval as draft amendments to MARPOL Annex VI, and recognizes the efforts made by all delegations, in particular France and China, who took the responsibility of presenting to us a text that can enjoy consensus.

Argentina remains committed to the levels of ambition of the Initial Strategy, and while understanding this is not the ideal agreement to many delegations stresses, like other delegations, that it is the first step of a long path Members of the IMO need to walk together.

But as this text is the product of pragmatism and constructive flexibility, it is also the product of the smart way of addressing a package that included the short-term measure and the terms of reference for assessing impacts on States, in particular developing countries. In that regard, Argentina understands the review clause in J5 has to be read in conjunction with the Elements to be added in the MPEC resolution accompanying the draft amendments and the Terms of Reference for a comprehensive impact assessment of the short-term measure (ISWG-GHG/7/J/9).

The comprehensive impact assessment is needed in order to address the interests of States that are distant from the large centers of production and consumption, as well as to guarantee the interests of developing countries, through a full recognition of the principles enshrined in the framework of the United Nations Convention on Climate Change, in particular, the principle of common but differentiated responsibilities and respective capacities, as well as the principle according to which the measures adopted in Combating climate change must not affect international trade within the meaning of Article 3.5 of the UNFCCC.

Although the proponents of the "combined short-term measure" did not submit an initial impact assessment, Argentina, like many other developing countries, agreed to work on a constructive manner of addressing it, as it is an essential element of the IMO's Initial Strategy. Document ISWG-GHG 7/J/9 presents a pragmatic way of undertaking a comprehensive impact assessment, but it also paves the way for a follow up of those impacts and for establishing a mechanism for addressing them, including in the review of the measure."

Statement by the delegation of Belgium

"Belgium would like to thank the Chair, and particularly also France and China for their efforts to deliver this compromise.

* In English only.

Belgium regrets the low level of ambition in ISWG-GHG 7/J/5/Rev.1. In the course of the week, we and many other delegations repeatedly emphasized the need for stronger, more ambitious and more effective short-term measures.

We believe that this short-term measure will not be sufficient to give effect to the commitments and the level of ambition that we agreed upon in the Initial strategy only just 2 years ago. As a consequence, the next actions we take, be it the development of the guidelines and during the review but also when discussing the mid and long-term measures, will have to reflect a much higher level of ambition.

This being said ISWG-GHG 7/J/5/Rev.1 is the compromise coming out of the negotiations of this week and so we agree to forward the document to MEPC 75 for approval."

Statements by the delegation of Cook Islands

Statement on ISWG-GHG 7/J/5/Rev.1

"Chair,

We welcome and appreciate the efforts of States in seeking an acceptable compromise to the short-term combined measure before us. In recognising the purpose and importance of the review clause in giving some comfort to those who may have wished for more stringent measures we would like to support this going forward.

Clearly, however, this would be on the understanding that this is done in conjunction with consideration and agreement of TOR for the comprehensive impact assessment of any short term measures before MEPC 76, which must also include an assessment of the impacts of COVID-19 on our ravaged economy. We could not agree to measures going forward without proper assessment of the downstream implications for us and a mitigation of those if they are significant. As we have said at previous sessions of the Committee, these cannot be desktop studies: they must be informed by best available data. To this end we would like to see IMO as a matter of urgency work in conjunction with UNCTAD to facilitate this essential work before MEPC 76.

Chair, lest there be any doubt, I speak for the Cook Islands as a SIDS in the Pacific region. I do not speak, or purport to speak for others, and no-one else should be considered to have spoken for us or can speak for the Cook Islands or our region.

It is, however, recognised that SIDS and LDCs have been particularly impacted by the current pandemic. The Cook Islands is no exception, and this is likely to continue as long as our borders are closed and throughout the post pandemic recovery period. Shipping is absolutely vital to a recovery and our sustainable development; it remains a key component for the sustainability and survivability of SIDS/LDCs going forward, so a sustainable maritime recovery is of vital importance and the short-term measures should reflect these realities.

COVID-19 and its impacts are pertinent to our situation in the Cook Islands. Our economy is devastated in ways which many here could not imagine, and measures that would increase the cost of shipping and goods, unless mitigated, we could not accept. Our needs must continue to be met, be they medical, food security, education or maintenance of law and order. Without shipping these cannot be served.

Chair, within the GHG Initial Strategy the impact assessments and mitigation response for identified disproportionate impacts on developing countries, in particular SIDS/LDCs, are a fundamental part of the development and adoption of any short-term measures. All of you have

already committed to this co-requisite requirement and any attempt by Parties or any other here present to undermine this crucial aspect of the initial strategy could only be considered an act of bad faith and contrary to the good will and extraordinary efforts to find realistic, practical and – most importantly – fair and equitable solutions to the challenge of further reducing GHG emissions from international shipping.

Having said that, we wish you well, Chair, in your efforts to reach agreement within this week's session of the ISWG."

Statement on impact assessment

"Chair,

We seem to be in a forum that seeks to decide which elements of the initial strategy should be prioritised. However, no single element is more important than another; they are all linked and mutually dependent. I would remind all parties that the key to unlocking the strategy was the agreement that impacts on states, SIDS/LDCs, should be assessed and taken into account before adoption of a measure. This was acknowledged at the start of this week's negotiation, when it was reiterated that this was a package: an agreement on a draft legal text together with ToR for a comprehensive impact assessment of the measure to be undertaken before MEPC 76.

Now we see, with the draft legal text having been agreed upon, a clear attempt to decouple the requirement for a comprehensive impact assessment of the measure – the very act of bad faith that we had feared and alluded to earlier in this week's proceedings. This, together with the reluctance to acknowledge the need to also assess the existing impacts following from the COVID-19 pandemic, will hinder the rebuilding of shattered economies. It is undeniable that the pandemic has, and will continue to have, a detrimental effect on states like ours. Existing vulnerabilities have been highlighted and economic development is predicted to be set back a substantial number of years.

Chair, we must go forward with a clear and unambiguous understanding that our priority, as of now, is, arm in arm with UNCTAD, to undertake the requisite impact assessments of the measure and the COVID-19 pandemic so that ahead of – or at the latest at – MEPC 76, we can identify and progress any mitigation measures needed to address such impact, going forward review their effectiveness and, if required, introduce further remedial measures.

To conclude, we would suggest that all parties recall that they have a commitment to the co-requisite requirements within the initial strategy and that we expect you all to fulfil your obligations by embracing those requirements in their entirety."

Statement by the delegation of Denmark

"Denmark would like to thank the Chair, and particularly also France and China for their efforts. It has certainly not been an easy task, and we appreciate your hard work on paving the way for a result.

We had all hoped that we could be able to meet face to face in the IMO Headquarters this week. No doubt, it would have made some things easier - not least with respect to the several delegations that had to attend this meeting from very challenging time zones. However, we think it has been a great pleasure to experience how we all - under your chairmanship - have pulled together to make these difficult negotiations productive.

Two and a half years ago, IMO agreed on an initial GHG strategy that includes some ambitious and concrete objectives for international shipping. This week, we had the first real chance to illustrate that IMO can actually follow up on this strategy and the objectives in it with concrete, ambitious and enforceable measures.

As is known to many of the distinguished delegates, we, like France and Germany, would have wanted higher ambitions in the result on the short-term measures, and we do want more. The World demands actions towards concrete reductions from all sectors - including shipping - and we have an obligation to deliver our part - also in the short term.

To live up to our obligations, we need to do better. We need clear requirement for action and an effective enforcement regime.

However, this week's result provides a milestone that we can build on. As such, Denmark is committed to work with all parties to improve the framework that the Group has achieved so far.

Important work now lies ahead to ensure that the guidelines for this measure will be developed as soon as possible and lead to actual reduction of greenhouse gas emissions from shipping, which by the end of the day is what really matters.

Moving forward, we will be strongly committed to pursue the targets in the initial IMO strategy on, not least, short term but also on medium and long term, and we look forward to the continuing good cooperation with all delegations on ensuring concrete and ambitious results.

Thank you Chair."

Statement by the delegation of Finland

On actions to be implemented for ships with inferior rating

"Finland supports using Option 2.2 of ISWG-GHG 7/2/26 as a basis for further discussions, taking into account the specificities of ship trades and ship types.

However, Finland reminds that, at the moment, we cannot extend this kind of proposal to ro-ro and ro-pax ships, because the proposed actions include additional improvement of EEXI requirement. Before including ro-ro cargo and ro-ro passenger ships to this kind of proposal, we need to solve how to treat these ships in the context of the original EEXI proposal, in ISWG-GHG 7/2/6. The problem is that the EEXI index value of ro-ro cargo and ro-ro passenger ships cannot be improved by an engine power limitation, which is the case for the other ship types. Due to the existing correction factor of ro-ro and ro-pax ships, the reduction of maximum engine power and consequently the maximum speed of the ship will not improve the EEXI index value of these ships.

On reduction factors for the EEXI relative to the EEDI reference line in table 3 under regulation 21A

In general, Finland supports option 3.1. However, the situation of ro-ro cargo and ro-ro passenger ships requires further consideration. Let us explain, in more detail, our thoughts on the challenges relating to the capability of ro-ro and ro-pax ships fulfilling the EEXI requirements.

Finland is of the opinion that the EEXI is useful as a tool to assess energy efficiency for trans-ocean shipping, with limited variation in operational profile and with a relatively homogenous fleet of ships.

It is our understanding that many existing ships would meet the required EEXI by an onboard power limitation, which corresponds to a reduction of the maximum speed of the ship.

However, the fundamental problem concerning application of EEXI to ro-ro cargo and ro-ro passenger vessels is that there are limited possibilities to improve their EEXI index value by limiting their maximum engine power. The reason for this is that the existing correction factor for ro-ro cargo and ro-ro passenger ships (fjRoRo) contains the speed of the ships as a parameter in the correction factor, which means that the EEXI index value will not be improved, if the maximum engine power and, consequently, the speed of the ship will be reduced.

Furthermore, there are also other kinds of reasons why applying engine power limitation is not as assessable in the case of ro-ro and ro-pax segments as in the case of other ship segments:

- .1 there is a very pronounced diversity between ships that apparently should be able to do the same work (i.e. similar DWT, but very different cargo/passenger mix and operational speed), which will result in a very high scatter of the calculated EEXI values for these ship types and, due to this reason, that statistical approach is very difficult to apply to existing ro-ro and ro-pax ships;
- .2 frequent port visits make the use of a constant main engine power relatively unusual, as compared to ships whose sailing profile may entail the use of the same main engine power for a long period of time; and
- .3 there is a fundamental need to have continuous access to an instantaneously available engine power reserve for safety reasons.

Consequently, for these reasons, ro-ro and ro-pax ships have huge difficulties to meet the proposed EEXI regulations.

Therefore, in our view, the further review of the EEXI reduction factors of ro-ro cargo and ro-ro passenger ships is needed, and thus our proposal is to postpone the application of the proposed EEXI regulations to ro-ro and ro-pax ships until we have found a solution to the above-mentioned difficulties. We also propose to consider the establishment of a data gathering and experience gaining phase, followed by a review, before compliance with such retroactive requirements can be made mandatory for existing ro-ro cargo and ro-ro passenger ships. Similar thoughts are expressed in MEPC 75/6/9 by INTERFERRY."

Statements by the delegation of Germany

Introductory statement

"For Germany it is of outmost importance that the short-term measures meet the short-term levels of ambition of the IMO Initial Strategy. The IMO Initial Strategy sent a signal to industry and governments that IMO was serious about decarbonisation. The STM policy that we agree and adopt is our first major test of whether we are capable of implementing ambitious and effective policy faithful to the strategy. It is now on us to pass this test. Not only because IMO has to deliver on its promise, but also because if the shipping sector doesn't reduce emissions soon, the risk of dangerous climate change increases and this also seriously puts the climate vulnerable Member States at risk.

The facts are staring us in the face. Look at what's happening globally with our climate. And it is clear that this is going to change our economy, our industry whether we like it or not, whether we act or not. So the question we have to face this week as Members of this Organization is this: are we going to try and be masters of this momentous change or are we just going to let it happen?

For us this is a challenge that we are willing to accept. One we are unwilling to postpone. And we are confident that we have the necessary tools to pass this first major test successfully.

The objectives of the strategy are absolutely clear, so we can take steps back until today and just chart the map that we need to get there, and we are already well on the way. Several proposals for goal-based short-term measures have been submitted and we think it was quite helpful for all of us that we had the chance to discuss all of these proposals already in the informal meetings.

The co-sponsors of document ISWG-GHG 7/2/9 – Denmark, France and Germany – have worked since quite some time now to further develop the mandatory goal-based short-term measure, most recently in close cooperation with Japan, China and Norway but also with the help of other valuable contributions of interested Member States and organizations. It was a tough piece of work and we are happy that it was possible to put together a common paper.

Document ISWG-GHG 7/2/26 proposes a combination of mandatory goal-based short-term measures where ships must comply with both technical and operational efficiency standards at a sufficient level of ambition. We are convinced that this combined approach provides the best from the different proposals, but of course it could be further strengthened.

In our view, an ambitious EEXI lays the foundation that a ship becomes more efficient and makes it more likely that it will meet its operational efficiency target. But we are also aware that there is uncertainty on the carbon intensity improvement that the EEXI can achieve. So it is very important for us, that mandatory and ship-specific CII targets ensure that the required improvements in carbon intensity are achieved in practice. Because ensuring that each ship achieves a certain carbon intensity, the measure also ensures that the fleet, as an average across international shipping, achieves the short-term Level of Ambition of the Initial Strategy.

Together with a strengthened SEEMP as the basis instrument to measure and control GHG emissions and the rating mechanism to be used for compliance, the combined measure is a very mature proposal so we hope that this combined approach will receive a lot of support.

But what is very important in this regard, let us not deceive ourselves, the measure itself is worth nothing without an adequate enforcement mechanism. Our analysis shows that we will

not reach the LoA of the Initial Strategy without additional measures because we cannot expect that normal market forces are doing this job. After all, shipping companies will have to substantially change the way they operate, even when there is little or no economic benefit in doing so. So, enforcement is needed, by both flag States and port States, to make this change happen, to ensure a level playing field, to be effective in delivering real GHG emission reductions and to master the challenges ahead of us."

Final statement on ISWG-GHG 7/J/5/Rev.1

"During one week of intense discussions, the Intersessional Working Group on GHG agreed to recommend to the Committee short-term measures for the reduction of Greenhouse Gases emissions from ships as part of IMO's Initial Strategy. The outcome is a package containing a combination of technical and operational measures.

Under the prudent leadership of our Chair, we, the Working Group, were able to develop a joint draft which we can build upon in the future. This is indeed a positive result that we would not have thought possible a few years ago. And we acknowledge that at this point in time it has not yet been possible for everyone to take further decisive steps.

Let me be clear already: we are looking for more. And there will clearly have to be more to achieve even the minimum levels of ambition that we jointly agreed upon only 2 years ago.

- .1 We need further incentives for ships to improve their performance and to comply with the requirements.
- .2 We need a robust and effective enforcement scheme as soon as possible. We need meaningful and comprehensive verification schemes and mechanisms to ensure a level playing-field and to avoid penalization of early movers.
- .3 We need an adequate system of sanctions for underperforming ships. We need to conduct a sincere review to ensure that measures are strengthened or further effective measures are taken in line with the levels of ambition of the IMO Initial Strategy and the temperature goals of the Paris Agreement.
- .4 And, in combination with the above, we need to ensure that disproportionately negative impacts are assessed and addressed, in line with the Initial Strategy.

Germany is firmly determined to continue our commitment to further develop ambitious short-term measures and start working on mid- and long-term measures as soon as possible. We will continue to work with all parties to improve the framework that we were able to achieve so far. And one of the many things we learned this week is that we finally need a solid organizational framework for our future work.

It is high time, the world is waiting for IMO to deliver. During this week we felt a broad understanding that the outcome of this intersessional meeting is only a starting point. We have to continue our cooperation to improve the contribution of international shipping to the global combat against climate change. Shipping must become a sustainable mode of transport so that it can continue to fulfil its important tasks in the global economy and supply chain. This is all the more important with regard to the needs of SIDS and LDCs.

Chair, distinguished delegates, friends and colleagues, thanks for all your collaborative efforts, also to the Secretariat, we agree to this outcome because it is what is achievable right now.

But let us be cognizant that our work has only just started. This is not yet the sign, the world has been waiting for. We will have to do more to remain credible."

Statement by the delegation of the Marshall Islands

"The Marshall Islands is pleased to be able to participate in this discussion, particularly as the time zone for the meeting has created difficulties for many other in the Pacific to be able to join and voice their opinions on these important matters.

Our task this week is essential, and it is the first true test of the durability of the 2018 Initial Strategy. If we fail to agree on a short-term measure, we will not be faithful to the promises we made 2 years ago and we will compromise the trust of vulnerable states like the Marshalls whose livelihoods depend on urgent action to mitigate climate change.

Climate change is already wreaking havoc around the world. Witness the wildfires in the American West, and the growing hurricanes that threaten coastal and island communities around the world.

Therefore, we must remain on track to decarbonize the shipping sector in line with a 1.5°C emissions trajectory, and all decisions we take, including short-term measures, must adhere to or exceed the four levels of ambition outlined in the Initial Strategy.

This meeting is a key opportunity to send a signal to other forums like the UNFCCC that the IMO is serious about decarbonization, particularly as Parties to the Paris Agreement must come forward this year with enhanced NDCs. IMO must set the right example this week for the UNFCCC so that both MEPC 75 and COP 26 will be successes.

And while the short-term measure discussion will not alone solve our long-term climate problems, ambitious climate action this decade is key to set IMO on the right path. Even if we stay within the 1.5°C temperature goal, that temperature rise will affect millions.

With this being said, we are of the view that ISWG must finalize an ambitious short-term measure this week so that discussions can shift towards the more pressing topics of carbon pricing and revising the Initial Strategy levels of ambition.

We thank the Clean Shipping Coalition for their proposal and we are happy to engage on the basis of their proposal noting its ability to achieve real emission reductions this decade, so long as other Member States are also happy to engage on this proposal. We are also happy to consider and integrate elements of the CSC proposal in the context of proposal ISWG-GHG 7/2/26, as Mexico noted.

With that being said, we also recognize the work and collaboration that many Member States have achieved to reach proposal ISWG-GHG 7/2/26 and we look forward to working to improve that proposal this week to increase its stringency, enforcement and ambition, and to ensure that the impact assessment process takes into consideration the needs of vulnerable states like the Marshall Islands without delaying the adoption of such a measure."

Statement by the delegation of the Russian Federation

"The Russian Federation welcomes the coordinated efforts within IMO to respond to climate change. From our perspective any future relevant measures should be technically justified and achievable. They should be flexible enough to allow shipowners to choose among concrete methods to achieve established reduction targets. The measures should imply phased or trial mechanism to test the appropriateness of each measure and to avoid discrimination and

market distortions. They should use as much as possible the existing IMO regulatory framework to minimize administrative burden, and of course appropriate justification should be provided from the point of potential socio-economic impacts on States. Overall, the measures should be based on balance between environmental ambition and the need to ensure sustainable economic development."

Statement by the delegation of Solomon Islands

"We appreciate the hard work that you, the secretariat and many delegations have made this week to try to reach a common position on the short-term measures. We have been disadvantaged by the timing of the meetings which have not made it easy for Pacific SIDS to participate fully. This also makes it difficult for you chair to estimate the support or opposition to each element, since just counting delegations excludes those not present.

We have not succeeded in getting our concerns into the package now on the table. We do not believe that the insertion of a review clause and an invitation to incentivize over-performing ships is an implementation of the strategy's plan to "achieve further reduction of GHG emissions from international shipping before 2023".

Indeed, we see the papers before us as a new plan on how to implement the strategy – Not as an implementation of the strategy. We do not this week have time to improve the document to the point where we could accept it, but we will propose improvements to it at MEPC.

As we have previously stated: there is no point in asking underperforming ships to make new and better plans, if there is no follow-up to ensure that the plans are implemented. For the Pacific SIDS the issue of actually reducing GHG emissions is literally an existential problem. We do not have the luxury of accepting a political compromise, that in effect has no effect.

The compromise we can accept is not one where a requirement is introduced that does not reduce emissions anymore that the ordinary market forces would lead to anyway. We should still ensure that those who do not comply are tasked to redress the underperformance and rectify their performance in the future. We are may have to delay the imposition of corrective actions, but the necessary reductions of future emissions must take into consideration all underperformances from the entry into force of the measures.

We are open to compromises, but we are not open to a general weakening of an already feeble response to a global threat to us all. We may be the first to suffer, but we are not the only States at risk. if we do not ensure that first movers and over performers are rewarded and that underperformers run considerable risks then commercial pressures will block progress. If we design our regulation well, then the high ambition operators will prevail, and real reductions will follow."

Statement by the observer of ITF

"The ITF's concern is linked to prevalent loopholes which environmental regulations are construed to have limitation when it comes to human element aspects, such as safety of lives and criminalisation of seafarers during enforcing such measures.

MARPOL Annex I through VI require responsibilities of chief engineers regarding certification, record keeping, surveys, control of operational pollution, reception facilities and emergency preparedness and crew to be aware of aforementioned elements.

It is common that most administrative decisions are made ashore such as shipowner, company or charterer. The ITF is of the opinion that referencing crew in responsibilities in connection

with amendments to MARPOL Annex VI on EEXI, SEEMP and CII is not suitable as crewmembers do not have the relevant legal authority unless there is a stringent legal tool to enhance effective implementation of environmental regulations but also to protect safety and rights of seafarers onboard.

The ITF believes that such responsibilities shall come with competences that should be supported, such as regulations that ensure safety of lives, a robust PSC, procedures, and education and training – for ships' crew to comply with those regulations."

Statement by the observer of INTERCARGO

"Technical problems did not allow us to intervene earlier this week, so on this occasion we would like to say that INTERCARGO is grateful to all proposal submitters and appreciates the levels of ambition put forward and to state that with the information at hand INTERCARGO would favour option 2.1, in document ISWG-GHG 7/2/26, as a basis for further consideration and this in the spirit of compromise in order to achieve meaningful progress in adopting short-term measures and compliance by the existing fleet towards meeting the IMO objectives, and continuing sustainably serving the world's trade needs and securing prosperity across developing and more developed countries.

On the implementation of EEXI, an ad hoc INTERCARGO technical group has looked into the related challenges and we would be pleased to share its conclusions at a technical level when discussions allow. On the implementation of CIIs much more work is needed.

At least one other industry delegation also stated that we largely do not quite understand in many respects what regulation we are bringing forward. Indeed, we need experience to be built, data to be collected and appropriate impact assessments.

We share the same concerns expressed by other industry delegations and more specifically Intertanko, as well as IPTA in those respects. Moreover, we would cite a scientific paper whose presentation was hosted by the Danish delegation during MEPC 74 relating specifically to dry bulk carriers.

CIIs can assist in identifying carbon intensity trends of large sections of shipping but if you apply it to individual ships they are largely problematic ; the unreliability of EEOI/AER is related to their large variability to convey meaningful messages regarding energy efficiency and to be used reliably for benchmarking purposes.

Bringing forward regulation that would rely on invalid or unreliable indicators/CIIs is an endeavour that requires close investigation. This said and with the above reservations, we continue in a constructive spirit our engagement in these/the IMO deliberations based on document ISWG-GHG 7/J/5 as a basis for further work and we support the proposals you have put forward, thanking you for your good efforts."

ANNEX 7*

COLLATION OF VIEWS EXPRESSED DURING THE DISCUSSION THAT WERE SENT TO THE SECRETARIAT

Agenda item 2 Further consideration of draft amendments to MARPOL Annex VI to reduce the carbon intensity of existing ships

Identification of a base document for the further development of draft amendments to MARPOL Annex VI

In the discussion under this issue, the following comments, inter alia, were made:

1 It is critical for IMO to act now to begin to address GHG emissions. The proposal set out in document ISWG-GHG 7/2/26 offers the best chance for a framework to be agreed to before the 2023 deadline.

2 We support a basket of mandatory measures that will ensure that we meet the goals of the Initial IMO GHG Strategy, including peaking of emissions as soon as possible. That said, we recognize that document ISWG-GHG 7/2/26 is an imperfect compromise:

- .1 Most critically, we do not believe that the combined measure proposed will by itself go far enough to meet the goals of IMO's GHG Strategy.
- .2 Even with the most ambitious options within the proposal, this measure alone is unlikely to result in a peaking of emissions before 2030, and will not result in a level of ambition for international shipping which is consistent with the Paris Agreement.
- .3 To help address our concerns, we suggest that a detailed estimate of emission reductions be developed for this measure, so that we can assess what additional action(s) may be required to be consistent with the goals of the IMO Strategy. This could take the form of more stringent parameters within this proposal.
- .4 Additionally, we are of the view that work should continue as soon as possible to advance evidence-based mid- and long-term proposals in support of ambitious emission reductions.
- .5 Finally, we recognize the concerns of many delegations regarding the potential impacts of the measures. Once we have agreed the framework of the measure we will be in a better position to build on the initial impact assessments with a comprehensive assessment, which we believe is an essential component of IMO's overall strategy on reducing GHGs from ships.

3 We stress the urgency of reducing GHG emissions from ships and the need to take concrete and swift action on the reduction of GHG emissions from ships. Also with reference to document ISWG-GHG 7/2/18 that summarizes recent evidence from UNCTAD and IPCC as well as the Fourth GHG Study, which provide important insight that demonstrates the scale of what must be achieved by the short-term measures, we hope this submission provides useful guidance for selecting and defining the short-term measures. There is an urgency for

* In English only.

measures that mobilize further carbon intensity improvement (above 40%) to ensure peaking of emissions before 2030 relative to 2008. Ending this decade with absolute emissions at the same level as they were in 2008 will be increasingly hard to justify.

4 An effective operational measure should at least consist of the following elements: 1) a reference line; 2) reduction targets for individual ships that are sufficiently stringent; 3) carbon intensity indicators; and 4) an adequate enforcement system.

5 A basket of measures is needed to decarbonize the shipping industry. This means that no individual measure is expected to alone ensure the objectives are met. We look forward to working on further measures in the mid-term to ensure the objectives of the strategy will be reached and possibly exceeded.

6 We had hoped on a more ambitious starting point. We also refer to document ISWG-GHG 7/2/18 and recall the urgency to take effective short-term measures in order to reach the levels of ambition that we agreed upon in the Initial Strategy.

7 Document ISWG-GHG 7/2/26 has already significantly reduced the stringency of short-term measures to be taken, in comparison with proposals earlier on the table. A further decrease in the level of ambition, by selecting the less ambitious options, is not acceptable. It would not only be detrimental in achieving the required CO₂ reductions, but it would undermine the role of IMO in the fight against GHG emissions. We have seen multiple initiatives taken by industry, such as the Poseidon Principles by the financial community, the Sea Cargo Charter by the charterers and the Getting to Zero coalition to have zero emission ships by 2030, just to give some examples. Now it is time for IMO to step forward and fulfill its leadership role in international rule-making for shipping by properly implementing its own agreed strategy and at the same time giving effect to the expectations from society.

8 Document ISWG-GHG 7/2/26 is not fully mature, and we caution against a rush to approve such a measure in this new, virtual format before key issues have been fully considered and technical challenges resolved. This is no simple negotiation, but rather one of many pages of amendments to create a novel measure that will affect States' legal obligations. We must ensure that there is a deliberative process so that any measure that is recommended is fully thought through and enjoys wide support.

9 Among other fundamental issues that will need to be addressed in order for us to support a measure are:

- .1 how to address concerns related to the immediate application of EEXI that could potentially lead to unanticipated impacts on the fleet in the short term, including loss of certificate for any existing ships that cannot immediately meet a standard that was designed for new ships; and
- .2 a number of issues related to use of guidelines in the proposed measure – including what is included in guidelines versus regulation text or other possible instruments such as a guide; and how any guidelines that are included are referenced in the text, to ensure that guidelines are not being used to create mandatory requirements.

10 The combined approach points to the right direction in terms of providing a way forward. The best outcome is indeed an approach that combines technical and operational aspects.

11 It is our view that providing an impact assessment for the combined approach is a necessary step in its approval. The two actions go hand in hand with each other and form a package without which we cannot move forward.

12 Guidelines should not be regarded as a way to approve the legal text expeditiously by deferring to a future discussion and a future document, the most complex aspects of the combined measure. Without proper guidelines, the legal text risks not being implemented. What is more, it is our view that the guidelines would require an impact assessment and follow up of their own. The guidelines will contain many aspects that require quantification in order for Parties to actually understand what they entail. For instance, paragraphs 13.2 and 13.3 refer to the CII, but members of IMO have not had an in-depth discussion on the CII (potential CII to be chosen, for instance). How CII will be quantified, as well as the definition of reference lines and reduction factors and the width of the bands of the rating system, are also essential questions to be answered before IMO goes ahead with the adoption of a mandatory regulation.

13 Even though document ISWG GHG 7/2/26 provides an interesting basis for discussion, the text still has many gaps and options that, depending on their combination, can produce different outcomes in terms of reduction, as well as different impacts on States and different obligations in terms of corrective measures to be adopted by shipowners in case of underperformance. The provision of a review process, in some of the options, although positive, is silent on how to proceed, how long this process would take, desired outcomes and potential corrections.

14 We support the combination of EEXI based technical requirements with SEEMP style operational provisions. Both EEXI and SEEMP are necessary and should be goal-based to realize the full GHG reduction potential. However, technical and operational approaches and related compliance options should be clearly distinguished to ensure clear, verifiable and fraud resistant provisions and to facilitate definition of appropriate levels of ambition.

Consideration of options provided in document ISWG-GHG 7/2/26

In the discussion under this issue, the following comments, inter alia, were made:

1 Option 1.1 is preferred because of lack of quality data for ships below 5,000 GT.

2 The CII methodology may well lead to phasing out of ships prematurely as they soon may be unable to meet the required efficiency improvements.

3 Any CII is an incorrect performance measure for the ship alone. The three main factors contributing to the efficiency of transportation are:

- .1 the ship's performance which the ship operator can control;
- .2 the prevailing environmental conditions of voyages during the year; and
- .3 the transportation factors such as amount of cargo carried (payload distribution) and the frequency and the length of laden versus ballast voyages (allocation distribution). In addition, there is another plethora of transportation factors as presented by IPTA in document ISWG-GHG 7/2/1.

4 The carbon intensity approach as mentioned in Option 2.1 should be regarded as a monitoring tool which does not conflict with EEXI and EEDI required values. This will require that any further development of carbon intensity trajectories have to be based on data specifically collected for such a purpose and the data is subject to a solid quality control.

5 EEXI is mature and ready for a final agreement. EEXI incentivizes modern efficient tonnage. In addition, EEXI provides regulatory predictability and stability resulting in confidence to phase-in new and more efficient ships.

6 Quality and efficiency in transportation also depends of the quality of regulations, regulations which need to be tailored to the complexities of transportation at sea and which should prioritize safety and recognize operational realities.

7 We can accept Option 2.2. as a bottom line. We need to work on a mechanism, which will discourage shipowners to operate ships in D or E categories after 2026. Options 2.1 and 2.3 are therefore not an option for us, as their effect will be too late. Also, the enforcement of the measures should be adequate and effective. We see merit in proposal of CSC/Pacific Environment, particularly to remove consecutive failure requirements.

8 We support Option 3.1. The EEXI should be sufficiently stringent. For some ship types, however, the proposed EEXI could be stringent in order to achieve additional reduction such as bulk carriers and tankers.

9 There are intrinsic flaws in each type of CII that provides only a partial and incomplete view of carbon intensity or energy efficiency and has the potential to drive increased CO₂ emission, i.e. moving away from the 2050 target. Failure to meet a particular CII target should be accompanied by consideration of the performance in other metrics and also total CO₂ emission before application of any punitive measures.

10 The $f_{j,oro}$ correction factor has a very drastic normalization effect on what is a very diverse fleet of ships and even where investment into measurable improvements have been made, this often cannot be reflected in the attained EEXI. Applying EPL at the moment makes the attained EEXI worse. We are unsure if the calculation methodology for innovative technology (MEPC.1/Circ.815) could be revised and implemented in time for the introduction of EEXI.

11 We support Option 2.2, as this is the only option in the document offering an adequate compliance and enforcement arrangement. This option proposes an innovative enforcement mechanism using additional EEXI requirements which would be imposed to all ships with continuously inferior performance. In this option, the additional EEXI comes not instead of the requirement to meet a CII target, but on top of that requirement. This approach interlinks the benefits of all existing proposals for goal-based short-term measures, ensuring that we meet the Levels of Ambition of the Initial Strategy while allowing for adequate flexibility during a transition period and thus avoiding the risk of premature negative consequences.

12 It is important that the reduction objective in the strategy is translated into ship-specific targets, for each ship type, closely linked to the reduction objective in the Initial Strategy. The ship-specific reduction targets are crucial to secure a system in which all ships must contribute equally. However, at the same time there is a need to acknowledge that it will be easier for some ships to reach a reduction target of 40% compared to others.

13 What is also crucial is that we create a short-term measure which incentivizes performance that exceeds the annual required reduction targets and investments in overperforming vessels.

14 It is crucial to reward first-movers on deployment of alternative and new fuels. We are currently developing a measure which will be in effect until 2030 and beyond, and therefore we need to carefully consider that the measure will not hinder the next steps needed in the sector in order to achieve full decarbonization. One way to address this would be to allow

shipowners to deliver efficiency improvements which are at least equal to an approach based on individual vessels, but be able to do so at a fleet-level. In practice, this would mean to provide a compliance mechanism at the fleet-level, where overperforming ships can compensate for underperforming ships within a pool of ships under the same flag and same shipowner. It is crucial that such an option is explored further.

15 Option 2.1 does not offer any level of certainty that the 2030 target will be reached.

16 Option 2.3 cannot be supported. Corrective actions and follow up are coming in later in time, only in 2027/2028, which might be too late and what do we do then? Efficiency of the measures seems quite uncertain. And we need enough certainty, also for the sector who needs to know that their actions taken and investments made will be effective and will not be taken in vain.

17 Option 2.2 can be implemented rather quickly and foresees clear objectives and step-by-step improvements. Option 2.2 includes a proper follow up as from the beginning with possible first corrective actions foreseen already in 2024. Consequently, Option 2.2 gives the most adequate effect to the following two commitments from the Initial Strategy: "to achieve reductions before 2023" and "to peak emissions as soon as possible". Option 2.2 foresees a further follow up in 2025 and 2027, so that gradual further improvements can be ascertained, and we believe that this approach is necessary to achieve the commitment from the Initial Strategy "to reduce CO₂ emissions by at least 40% by 2030". This approach will also allow us to take into account any specificities pertaining from ships trades and ship types, and to further address impacts on States, if necessary, of specific measures taken. Option 2.2 foresees further actions in 2029/2030 for category D and E ships.

18 Many options are already widely available to technically upgrade the energy efficiency and CO₂ intensity of existing ships and could be utilized by short-term measures. Document ISWG-GHG 7/2/13 provides a review of energy saving and emission reduction potentials with indications of Technology Readiness Levels, in many cases reaching high technical maturity of TRL 8-9. These retrofitting options can be successfully combined in order to accumulate relatively small individual improvements to reach significant overall reductions. Together with the possibility to reduce the design speed v_{ref} as well as to switch to mature alternative fuels we conclude that from a technical perspective most existing ships can be retrofitted to the standard of new ships of today.

19 The industry needs clear enforcement in order to ensure a level playing field; therefore we support Option 2.2.

20 Regarding the ship type scope we cannot support an exemption of ro-ro ships, because the arguments presented in document MEPC 75/6/9 – mostly based on $f_{j_{ro-ro}}$ – are not fully convincing. It can be seen – from the formula itself and also from figures 1 and 2 of this submission – that this correction factor clearly has a protective effect on the ro-ro segment because it provides an installed power discount enabling ro-ro ships to maintain the necessary service speed. But it has to be recognized that this ship type has alternative options to improve its CO₂ footprint. Ro-ro ships are innovative frontrunners in the use of renewable energy, e.g. Flettner rotors, and alternative fuels, such as LNG and methanol. Therefore, the statement presented in paragraph 10 that "existing ships cannot be reengineered to meet retroactive requirements" is – from a technical perspective – somewhat misleading. Many successful retrofitting projects confirm the feasibility.

21 With all due respect to the financial burden of retrofitting, for which we have to implement market-based support measures, we recommend not to rush into premature EEXI exemptions. Instead we should improve the EEDI and EEXI to fully honour the reduction effect of innovative technologies. Currently the *Guidance on treatment of innovative energy efficiency technologies* does not correctly take account of the full potential of wind energy.

22 As for Options 2.1, 2.2 or 2.3, we understand that 2.2 and 2.3 would imply an enforcement scheme that would be too strict. This is even more serious and problematic in light of the lack of an impact assessment, to indicate possible distortions these options would cause. We are willing to have a measure that can potentially include a stringent enforcement framework, but the hasty way in which these choices seem to be being made is, in our view, premature and is very likely to produce unwanted outcomes given the lack of information and clarity on its impacts. Option 2.1, in this regard, seems to be the one which leaves enough room for States and shipowners to make the necessary adjustments in the future.

23 If the goal-based operational measure entered into force in mid-2022 and ships were required to have approved SEEMPs in place on 1 January 2023 then this meant that industry had just over 2 years to develop their enhanced SEEMPS including plans to achieve CII objectives, yet there was no agreement on which CIIs would be selected, the details of how they would be calculated and a huge amount of work was needed to develop supporting guidelines. The amount of work which needed to be completed at IMO to finalize the operational measure and develop CIIs was huge, and time was extremely short. While there was confidence that this could be achieved, Member States were requested to remember the short time available and amount of work still needed to be completed when considering the operational measure.

24 In regard to the compliance and enforcement we simply do not currently see any meaningful incentives for ships to aim for good performance. Currently we fail to see any meaningful incentives for ships to be C, B or A rated. There is currently no real consequence for ships which are continuously operating with inferior ratings, ships rated as C for 3 consecutive years or E for 1 year shall develop an action plan of corrective actions. However, there is no mechanisms in this which will make it possible to actually follow up on whether ships actually implement such corrective actions in practice in order to improve their CIIs.

25 The text needs a clear and enforceable pathway. In this proposal there are no substantial consequences for ships that do not meet the required rating. SEEMP as a voluntary plan did not deliver and will not deliver without an enforcement system. We also support the proposal to incentivize companies to operate ships that are A or B rated.

26 With respect to enforcement and incentivizing, it was important to understand that there were three levels of enforcement and incentivization in the proposals provided:

- .1 to satisfy the technical component of the proposals, ships would have to achieve the necessary EEXI value, and would not be certificated if this was not achieved;
- .2 the SEEMP would be audited using the principles of the ISM Code. Under this system major non-conformities could result in serious sanctions against the ship and it was not helpful or accurate to describe the system as "voluntary"; and
- .3 the whole basis of the rating system first proposed in documents ISWG-GHG 6/2/9 and ISWG-GHG 6/2/10 was to incentivize good performance and to disincentivise poor performance since higher rated ships would have a higher value in the market. If comparing with safety it was generally acknowledge that tanker vetting schemes, for example, had improved safety performance and were more effective than many statutory initiatives. It was expected that this would be seen in environmental performance if the rating system was implemented.

27 We suggest incorporating the annual reduction levels presented in table 1 of annex 1 in document ISWG-GHG 7/2/12, and track changes that would set the annual reduction factor Z^4 as per ship type and size categories as per the table. We propose 3-year compliance cycles with annual audits to ensure the regulation's requirements are met. Such a system would aim at providing flexibility to shipowners. If the regulation's requirement is not met one year, the deficit can be carried over to the next. The total for the 3-year cycle must not exceed the total requirement for that 3-year period. No carry-over would be allowed between two different compliance cycles. This multi-year compliance approach is designed to provide flexibility and control to the ship owner while still guaranteeing emissions reductions. A win-win-win for shipowners, regulators and the planet. We propose all the usual enforcement tools to ensure consistent compliance with the regulation, additional control mechanisms might also be used to discourage future non-compliance and counterbalance past failures to meet the regulation's requirements. One possibility would be to use the annual renewal of the ship's IAPP certificate. If non-compliance is detected at the end of a 3-year compliance cycle, the IAPP certificate could be used to curb the sailing time during the first year of the following compliance cycle; any sailing restriction being proportional to the scale of non-compliance in the previous cycle. It should be noted that we do not consider the revocation of a ship's operating certification to be a necessary enforcement mechanism under this scenario.

28 We would favour Option 2.1 as a basis for further consideration and this in the spirit of compromise in order to achieve meaningful progress in adopting short-term measures and compliance by the existing fleet towards meeting the IMO objectives and continuing sustainably serving the world's trade needs and securing prosperity across developing and more developed countries.

29 On the implementation of CII much more work is needed. Indeed, we need experience to be built, data to be collected and appropriate impact assessments.

30 CII can assist in identifying carbon intensity trends of large sections of shipping but if you apply it to individual ships they are largely problematic; the unreliability of EEOI/AER is related to their large variability to convey meaningful messages regarding energy efficiency and to be used reliably for benchmarking purposes.

31 Bringing forward regulation that would rely on invalid or unreliable indicators/CII is an endeavour that requires close investigation.

32 Ro-ro and ro-pax ships have huge difficulties to meet the proposed EEXI regulations. Therefore, in our view, the further review of the EEXI reduction factors of ro-ro cargo and ro-ro passenger ships is needed, and thus our proposal is to postpone the application of the proposed EEXI regulations to ro-ro and ro-pax ships until we have found a solution to the abovementioned difficulties. We also propose to consider the establishment of a data gathering and experience gaining phase, followed by a review, before compliance with such retroactive requirements can be made mandatory for existing ro-ro cargo and ro-ro passenger ships.

33 We would be very concerned to see a regulation being adopted that could lead to ships being penalized or even potentially forced to cease trading. Our concern is that the metrics proposed for measuring ships' compliance are fundamentally unreliable. The operational uses that fuel is put to would not be taken into account under the proposed Carbon Intensity Indicators. It is extremely difficult to gauge what the impact of any future measures might be when we do not know the basic parameters, such as the baselines, reduction factors or what CII is to be used, but as an exercise to try to gain some insight into how the fleet might be affected we have been collecting data on 2019 EEOI and AER values of vessels in our members' fleets and comparing them with the 2008 carbon intensity levels as per the Fourth IMO GHG Study.

34 There is undoubtedly a place for CII in our efforts going forward, but they need to be employed intelligently, with a recognition of their limitations. To impose punitive sanctions on the basis of a fundamentally imperfect method of measuring compliance risks undermining the entire process.

35 The enforcement is already in place in Option 2.1 as the Administration would agree on and verify the specific actions to be included in the corrective actions plan for a ship with inferior rating and the implementation of the plan would be mandatory for that ship under the law.

Consideration of other unresolved issues in the base document

In the discussion under this agenda item, the following comments, inter alia, were made:

1 There is a general practice for how to refer to guidelines, and at the very minimum that needs to be followed in paragraph 5, using the language "taking into account."

2 Ticking the box Form of Statement of Compliance, paragraph 5 is meaningless. Our suggestion is to put instead an affirmative statement along the lines of: "A corrective action plan has been developed and included in the SEEMP (for ships to which regulation 22B applies, rated as D for 3 consecutive years or rated as E)".

3 There is broad support for a review; clearly, the way forward must allow for measures to be informed by data. Taking this first step now enables the regulatory framework to be put in place, which could be built upon in the future through a deliberative and data-driven process. This will make the measure technically sounder and more consistent with the previously agreed three-step-approach, which is referenced in the Initial Strategy.

4 The development of a code would also help to put the regulation on a sound operational and legal footing.

5 In the event of a change of a ship from one Administration to another and/or from one company to another, completed after 1 January 2023, there is no need to calculate the attained CII or to determine the ship's operational carbon intensity rating. However, the aggregated data necessary for the calculation of the annual CII shall be reported to the losing Administration or any organization duly authorized by it. The legal text should reflect this.

Consideration of a compromise proposal (J/5 and J/5/Rev.1)

In the discussion under this issue, the following comments, inter alia, were made:

1 It is necessary to include explanatory lines in the proposed text in case of not compliance. It would be most effective to provide clarity about consequences, even penalties, for non-complying ships. We believe that, to achieve the emissions reduction goals, a strong legal instrument is necessary to improve the pressure on shipowners to boost their ship's performance

2 The IPCC is explicit that this decade's emissions will determine our success or failure on preventing a temperature rise above 1.5°C – and to be able to hope for success, a halving of emissions by 2030 is needed. IMO's Initial Strategy was clear that we should be pursuing efforts to help achieve this temperature goal. Preventing temperature rise above 1.5°C will be critical for avoiding dangerous climate change which could potentially have grave impacts for many States, as well as for avoiding further severe impacts on ocean ecosystems.

3 The combined proposal as currently drafted includes two elements, EEXI and CII. The EEXI component has stringencies that from evidence in the Fourth IMO GHG Study can be expected now to have negligible impact on further improving the fleet's operational carbon intensity. EEXI is also a less cost-effective policy given it applies regulation to the ship in an idealized condition and will incentivize technical specifications optimized for a condition far away from real operating conditions.

4 The combined proposal's components around CII are therefore of critical importance to IMO in order to achieve the objectives set out in the Initial Strategy. For the purposes of ensuring achievement of the carbon intensity reduction outcome, satisfaction of the IMO Initial Strategy ambitions, and the creation of a level playing field to unlock investment and action in industry, the CII targets must have a fair enforcement mechanism. Option 2.2 provides the basis for that fair and effective enforcement mechanism. The earlier fair and strong enforcement is applied, the greater the carbon intensity reduction that will be achieved. Only introducing stringent enforcement in 2029/30 as currently drafted in 2.2 creates a significant risk of emissions not peaking before that point, which would be fundamentally adrift from the action necessary to provide a proportionate response to the Paris Agreement.

5 We understand that further work is needed to ensure CII targets for different ship types are established and this could be taken forward in the guidelines, and we look forward to contributing to that work.

6 We recognize that the impacts of the combined proposal need further assessment, including using insights obtained from improved data. We are working on the improvement of data resources and information available to States for the purposes of impact assessments and also look forward to further contributing to that work.

7 We are concerned that the IMO won't be able to deliver the Initial Strategy. It is our view that the EEXI impacts on GHG as drafted in document ISWG-GHG 7/2/26 will be negligible and these EEXI stringencies in document ISWG-GHG 7/J/5 are even weaker, so we can expect even less GHG impact. The CII remains of critical importance for delivering IMO's Initial Strategy ambitions but J/5 has no corrective action enforcement relating to CII.

8 The Fourth IMO GHG Study shows energy efficiency and carbon intensity of the fleet did improve over the period 2013 to 2018, but at a much lower rate than 2008 to 2013 which is the period before IMO adopted SEEMP in 2013. By 2018, the carbon intensity increment was 1-2% per annum improvement – lower than the rate of demand growth and projected demand growth. This evidence is why we feel document ISWG-GHG 7/J/5 as drafted will not stimulate innovation and action or significant carbon intensity improvement, and jeopardizes IMO's Initial Strategy ambitions.

9 We recognize that much hard work by many dedicated individuals has gone into this, but we wish to point out that there were no meaningful improvements made from yesterday when there was no agreement on document ISWG-GHG 7/J/5, to today when everyone seems to have been worn down into an agreement that, as was noted yesterday, does not peak emissions as soon as possible, does not reduce emissions before 2023 and actually allows emissions to grow, and is antithetical to both the Paris Agreement and IMO's Initial GHG reduction strategy.

10 We cannot call this effort a success, and fear that it will be the most vulnerable members of our societies that will suffer for our lack of ambition. We can only hope that future progress is still possible.

11 The amendments are the achievements of compromise, constructive manner and pragmatism of different delegations. We acknowledge this is a good piece of work and fully support to send this paper to MEPC 75 for approval.

12 Document ISWG-GHG 7/J/5/Rev.1 will support the achievement of the levels of ambition set out in the Initial Strategy. The technical measures of EEXI will ensure we have good ships; while the CII plus rating system will act as a strong incentive and ensure good operation. With good ships and good operation, the texts will enable us to fulfil the goals set out in the Initial Strategy.

13 The document will allow us to move both quickly and cautiously. The rapid implementation of the amendments will send clear signals to the shipping industries to take quick actions. Meanwhile, the review clause will assess the effectiveness of the regulation, possibility of enhanced corrective actions and further enhance the enforcement mechanism. This is fully in line with the three-step approaches which we all agreed. And will not risk the situation where we agree upon something, but the impacts of which we do not know. The review clause addresses this dilemma.

14 Right now the whole world is struggling with the COVID-19 pandemic, and the shipping industry is one of the most-heavily affected industries. This package of short-term measures is pragmatic, recognizing the reality and nature of the shipping industry. It will not only reduce GHG emission from ships, but will also protect the sustainable development of the shipping industry, international trade and supply chains that are vital for those who are still struggling and fighting against the pandemic.

15 These short-term measures are not once and for all. We all know this paper is not perfect. The impact on States is not included in the review clause, which is crucial to us. But with these measures, we are confident that this will surely bring us on the right track to achieve our mission. For this purpose, we would like to express our firm support on document ISWG-GHG 7/J/5/Rev.1.

16 Our task this week was essential, and it was the first true test of the durability of the 2018 Initial Strategy. And we have failed. We cannot support document ISWG-GHG 7/J/5/Rev.1 going forward to MEPC and we would agree that this document does not remove any of our concerns expressed yesterday and throughout this week. This proposal is not faithful to the promises we made 2 years ago in the Initial Strategy and I fear we have compromised the trust of vulnerable States like the Marshall Islands whose livelihoods depend on urgent action to mitigate climate change. We have also failed to send a signal to other forums like UNFCCC that IMO is serious about decarbonization, particularly as Parties to the Paris Agreement must come forward this year with enhanced NDCs. Ambitious climate action this decade is key to set IMO on the right path, and we have failed. We now risk our ability to stay within a 1.5°C temperature goal. The world was watching us, and we have let them down today.

17 There is nothing in document ISWG-GHG 7/J/5/Rev.1 that changes the concerns we raised yesterday. This document is a clear betrayal of the Greenhouse Gas Strategy, and it is a betrayal of the goal of keeping warming below 1.5°C. We are not going to see any emissions reductions before 2023. We are not going to see a peak of emissions, and we are not going to see emissions on a 1.5°C pathway. We have listened to many diplomatic words in the last hour, many Member States who, frankly, are disgusted by this agreement, by this text. Of course, they will not use that language. But we know that they are, disgusted, by the lack of ambition. Disgusted by the missed opportunity. We share that disgust. This may be a first step, but it is clearly a step backwards. And IMO has failed at an important moment to show climate leadership. This is a deeply regrettable situation. We do not really know, or understand,

how you can turn this around. Short-term measures are important, because we have so little time to tackle climate change; so little time to make a meaningful contribution to addressing the climate emergency. There is no option, we cannot fail at this. But document ISWG-GHG 7/J/5/Rev.1 is a million miles away from where IMO should be on short-term measures. And we hope, and indeed we urge Member States, to continue to keep this proposal a draft and to work on ways between now and MEPC 75 that it can be further strengthened.

18 In document ISWG-GHG 7/J/5/Rev.1, we are disappointed with the result as we think that as it stands now it will not deliver on the ambition of the Initial Strategy. It does not add a lot to "business as usual" and does not sufficiently reward first movers nor signal to the industry that there will be consequences for laggards. This proposal will not contribute much to effectively reducing GHG emissions and we are afraid that the shipping sector is not taking its fair share in the global challenge of reducing GHG emissions. Nevertheless, we hope that the proposal gives some building blocks to progress in the future with more ambition for the mid- and long-term measures. So we are not very happy, but can live with it and agree this can be sent to MEPC.

Agenda item 3 Assessment of impacts on States

In the discussion under this agenda item, the following comments, inter alia, were made:

1 Achieving global reductions in GHG from international shipping is the highest order priority and we must avoid a situation where the adoption of measures becomes stalled due to lack of data, information, or baselines with which to properly assess the potential impacts.

2 Document ISWG-GHG 7/2/11 outlines a pragmatic approach to enable the adoption of measures when there may still be uncertainty related to the impact assessment.

3 Last year we agreed on a thorough procedure for impact assessment on States. This procedure should be respected and impact assessment, although important, should not be a reason for delay. The climate crisis is not only an environmental threat, but also an economic risk.

4 While lack of data particularly in LDCs and SIDS might lead to inadequate assessment, document ISWG-GHG 7/2/11 offers some suggestions like a review clause, such as the opportunity to review measures adopted 3 years after entry into force to identify whether there are any unforeseen disproportionately negative impacts on States, particular on SIDS and LDCs, to enable amendment of the measure or adoption of a means to address such impact.

5 MEPC.1/Circ.885 reflects the procedure that we thoroughly discussed spending many meeting hours on, so this is the agreed basis for impact assessments and this should be followed.

6 No impact assessment will ever be perfect. We support to stick to the procedure in circular MEPC.1/Circ.885 and to address further concerns. In the meantime, we should focus on improving the data gathering for these regions.

7 Recognizing that no impact assessment will be perfect, taking into account the discussion at the informal meetings, we will need to find a way forward on the assessment to make sure that MEPC has a fuller understanding of impacts of what they are agreeing to before adoption of any amendments.

8 We note with gratitude UNCTAD's work assessing the assessments. UNCTAD found the prior assessments to be insufficient. At least one of the earlier assessments itself acknowledges that, while it follows the outline in the procedure on impacts, it depends on conjecture. A combination of measures is not the same as the individual measures.

9 We do not need to get bogged down in a debate as to which technical stage of the procedure we are at, but we must meet the spirit of the procedure by conducting an appropriate assessment once the details of the measure are clarified.

10 The impact assessment should, most obviously, identify impacts on the fleet – on all States – including to assess the number of ships that could effectively be removed from service; that obviously depends on data availability, as well as defined reduction factors, reference lines and corrective action elements.

11 The presentation of the UNCTAD analysis shows the difficulties in making impact assessments. There is a consensus that a review will be necessary at some point even after the measures have been implemented. We should move forward, while ensuring that the negative impacts can be monitored and addressed appropriately over time.

12 The purpose of the measures, by definition, is to have impact: to move us from the status quo. A fundamental change in the economic structure of all countries will be required to achieve the goals of the Paris Agreement. Production, consumption, trade, markets and freight patterns will all change and we need to ensure that transition is just. That is why negative impacts that fall disproportionately on the most vulnerable countries must be avoided.

13 We should not let perfect become the enemy of good in assessing impacts and risk delaying action. Nor is COVID-19 a reason to back down from the climate challenge.

14 We support the utilization of existing IMO approaches and structures. We support the parallel progression of the finalization of the short-term measure and the undertaking of a comprehensive impact assessment. This is necessary to achieve the Initial Strategy time frame and ambitions in terms of both emission reductions and consideration of the impacts on States. In this context we would encourage the Group to consider carefully how to expedite the comprehensive assessment as much as possible without compromising the objectives.

15 We are concerned about the magnitude and complexity of including the assessment of the COVID-19 pandemic impacts on Member States and considers this has the potential to delay the completion of the impact assessment and the adoption of measures. We consider the time delay expected before any measure comes into effect will also make this assessment more complex and less reliable, i.e. economies may recover by that time.

16 The impact assessment applies to Member States, rather than the ship. We note that there is an IMO committee and sub-committees devoted to ensuring vessel safety. We also note operation cost is core to assessing the transport cost, which is fundamental to the economic impact assessment and, therefore, does not need specific reference.

17 We would recommend including additional factors: food security and disaster response.

18 Ideally, IMO should organize an expert workshop to discuss the guidelines and terms of reference. The positive experience with the Fourth Study shows the benefits of taking the time to have the greatest level of precision to properly develop the terms of reference.

19 It is positive that the proposal has a review of literature. However, we strongly suggest having a "review of peer-review literature". It is in the best interest of all Member States of IMO that the comprehensive impact assessment relies on work that is backed by scientific evidence and support from the scientific community.

20 We strongly suggest replacing the case-study method. The analysis should be made using global data and present broader trade data as well. If the intent is to have a "comprehensive impact assessment", having only a few cases is contradictory. Ideally, the study should use a sample that is statistically representative to avoid cherry-picking. Choosing case studies, even from within a region, might not ensure proper geographic balance and representativeness, since intra-regional differences and imbalances are a fundamental feature to be assessed and followed up. International trade is a complex web of interactions between countries, but fortunately most of the data on that is already available to develop a good global impact assessment model.

21 We suggest that an assessment of the possible impacts following from the COVID-19 pandemic also include, to the extent possible, projections on the recovery. Not only do the impacts on countries differ, but the recovery will also be complex and not homogeneous around the world.

22 We strongly recommend that the expression "all types of ships, routes and relevant traded commodities" be included in the sentence, right after "commercial behaviour". It is also beneficial to add two extra items that are important to bring some much-needed transparency to the process, especially on the kinds of impacts we would expect to see assessed, as well as the choice of methods and data. We suggest that raw data used is made available together with the final report.

23 A larger group of studies, maybe in the form of a broad consortium, will increase our chances to have an actual comprehensive impact assessment. However, in the interest of time, UNCTAD can ease the process of collecting data and carrying out the analysis.

24 The Steering Committee should not act in a deliberative way, but in a consultative manner. As such, it can only produce recommendations that are to be non-binding in nature and subject to the appreciation of this Working Group before being submitted to the Committee.

25 The Steering Committee should include industry stakeholders with specific knowledge on technical, operational and commercial aspects of the impact of the proposal.

26 There is a need to carry out a comprehensive impact assessment of the combined measure before the adoption of the short-term measure. However, we are aware that at this stage it is a little complicated because the guidelines have not been finalized yet and one of the challenges that the different co-sponsors had during the development of the initial impact assessment was the lack of available data. Having said that, we need to determine what could be done before the adoption of the short-term measure that can be measurable using real data.

27 We support taking into consideration the key elements included in document ISWG-GHG 7/2/34 to carry out a comprehensive impact assessment.

28 Further, if a basic stakeholder analysis (SHA) could be carried by Member States, with slow steaming as the worst-case scenario of adopting measures and submitted to them for better and faster work, this SHA will help us to understand the amount of speed reduction based delay that is acceptable to various commodities to avoid any disproportionately negative impacts. Then this can be considered while adopting measures for specific ships, seasons, commodities and routes, etc. As this was one of the major suggestions by UNCTAD report, SHA task to be included in terms of reference.

29 The Steering Committee should not be limited to the impact assessment of candidate short-term measures but it should be extended to mid- and long-term measures as well.

30 The Steering Committee should have co-chairs.

31 We would like to see some reference to positive environmental impacts that would result from the adoption of the measure. In the development of illustrative case studies, consideration should be given to geographic remoteness more generally, rather than being limited to remote countries, particularly regions, challenging conditions and limited shipping seasons. Finally with respect to the possible framework for continuous consideration of impact on States, we understand the need to periodically reassess impacts on States as we acquire experience with the measure and more data, particularly for remote States, SIDS and LDCs. However, we would prefer a mechanism that would see reviews and adjustments done at fixed intervals as opposed to on a constant or rolling basis. We are open to whether this issue should be addressed in the TORs or separately.

32 We can support co-chairs, but also have full confidence in the Vice-Chair of MEPC. The Steering Committee will play an advisory role.

33 We are reluctant to extend the Steering Committee for mid- and long-term measures at this stage. We would prefer to gain experience with the mechanism first.

34 This impact assessment must analyse the combined measure's potential effectiveness for alignment to the overall climate goals of IMO as well as other incidental environmental benefits. While MEPC.1/Circ.885 suggests evaluation of "positive" impacts, this is not explicit, and evaluation of climate savings across impact assessments has not been consistent. In addition to UNCTAD, other UN agencies, such as UNEP, may be able to assist in quantifying the environmental benefits of measures.

35 In addition to regional representation, the Steering Committee should be open to the participation of qualified observers. Civil society has participated fruitfully in previous discussions regarding impact assessments (most recently in annex 3 of document ISWG-GHG 7/2/12), and no delegations include many experts well suited to evaluate both the impact on States from short-term measures, as well as the ultimate effectiveness of these measures in enacting IMO's Initial Strategy for GHGs.

36 The terms of reference should be in accordance with MEPC.1/Circ.885, otherwise why do we even have an agreed procedure for assessing impacts on States? Many of the aspects raised are included in MEPC.1/Circ.885 and the strategy: e.g. remoteness, cargo types, etc.

37 We would like to draw attention to issues important to our Pacific colleagues: disaster response and food security. We suggest adding document ISWG-GHG 7/8 on UNCTAD and World Bank transport cost database to the terms of reference.

38 Relevant data should be submitted by Member States and organizations within 14 days after MEPC 75. We suggest adding reference to not only MEPC.1/Circ.885, paragraph 15 but also the list under paragraph 8. We think the literature review should be general, as we do believe prescriptive terms of reference are very useful.

39 We acknowledge the severe impacts that many countries and industries are facing because of the COVID-19 crisis. We also note that the IMO Council and the Secretary-General have taken it upon themselves to deal with this. Document C 124/8/2 has a section on A greener recovery – sustainable shipping for a sustainable planet (and for a sustainable

recovery). We believe it would be prudent for our Working Group to leave this work to the Council. We believe that the comprehensive impact assessment should assess the impacts of measures, not the impacts of other developments, no matter how serious. In doing so, of course the current pandemic cannot be ignored.

40 We seem to be in a forum that seeks to decide which elements of the Initial Strategy should be prioritized. However, no single element is more important than another; they are all linked and mutually dependent. It is reminded that the key to unlocking the strategy was the agreement that impacts on States, SIDS/LDCs, should be assessed and taken into account before adoption of a measure. This was acknowledged at the start of this week's negotiation, when it was reiterated that this was a package: an agreement on a draft legal text together with terms of reference for a comprehensive impact assessment of the measure to be undertaken before MEPC 76.

41 Now we see, with the draft legal text having been agreed upon, a clear attempt to decouple the requirement for a comprehensive impact assessment of the measure – the very act of bad faith that we had feared and alluded to earlier in this week's proceedings. This, together with the reluctance to acknowledge the need to also assess the existing impacts following from the COVID-19 pandemic, will hinder the rebuilding of shattered economies. It is undeniable that the pandemic has, and will continue to have, a detrimental effect on States like ours. Existing vulnerabilities have been highlighted and economic development is predicted to be set back a substantial number of years.

42 We must go forward with a clear and unambiguous understanding that our priority, as of now, is, arm in arm with UNCTAD, to undertake the requisite impact assessments of the measure and the COVID-19 pandemic so that ahead of – or at the latest at – MEPC 76, we can identify and progress any mitigation measures needed to address such impact, going forward review their effectiveness and, if required, introduce further remedial measures.

43 We would suggest that all parties recall that they have a commitment to the co-requisite requirements within the Initial Strategy and that we expect you all to fulfil your obligations by embracing those requirements in their entirety.

44 The intention of the suggestion was to ensure that the comprehensive impact assessment that is proposed to be undertaken is more inclusive this time around.

45 A number of Member States, more specifically, SIDS, LDCs and distance economies, had expressed concern on the possible impacts due to slow steaming, which is one of the suggested options to meet our reduction targets. Keeping in mind those concerns, it is felt that the impact assessment should consider the slow steaming as a metric for evaluating impacts. So, we suggest that it be considered and mentioned in the terms of reference under paragraph 12 which is for the contracts, and Member States can give their inputs on the same if they have done such an evaluation, for consideration of the impact assessment study.

46 Assessing and addressing negative impacts on States serves for the benefit of implementing the 2030 UN Sustainable Development Goals in a comprehensive manner, so that SDG 13 (combat climate change) would not be pursued at the cost of implementing other SDGs.

47 We note with satisfaction that the proposed terms of reference take us in the right direction, which is to have a comprehensive impact assessment. We agree with other delegations, who saw fit to indicate that this would allow us to draw up which mechanisms could be used to address disproportionately negative impacts on States.

48 We can agree in principle with the content. Potential impacts on States will be negative and positive. In this regard, we echo what other delegations have mentioned to have a reference of the positive environmental impacts of the adopted measure. We agree with having two co-chairs and concur with the idea of having a workshop or webinar to discuss in more depth the terms of reference and would also suggest that the comprehensive impact assessment has an external review, in the same line as the external review for the Fourth IMO GHG Study.

49 Due to existing barriers to optimal impact assessments, particularly lack of data, the impact assessment should be progressive: favouring that as data comes out, the assessment will and can be adjusted by the Steering Committee.

50 We welcome and appreciate the efforts of States in seeking an acceptable compromise to the short-term combined measure before us. In recognizing the purpose and importance of the review clause, in giving some comfort to those who may have wished for more stringent measures, we would like to support this going forward. Clearly, however, this would be on the understanding that this is done in conjunction with consideration and agreement of TOR for the comprehensive impact assessment of any short-term measures before MEPC 76, which must also include an assessment of the impacts of COVID-19 on our ravaged economy. We could not agree to measures going forward without proper assessment of the downstream implications for us and a mitigation of those if they are significant. As we have said at previous sessions of the Committee, these cannot be desktop studies: they must be informed by the best available data. To this end we would like to see IMO, as a matter of urgency, work in conjunction with UNCTAD to facilitate this essential work before MEPC 76.

51 It is recognized that SIDS and LDCs have been particularly impacted by the current pandemic. Our country is no exception, and this is likely to continue as long as our borders are closed and throughout the post-pandemic recovery period. Shipping is absolutely vital to a recovery and our sustainable development; it remains a key component for the sustainability and survivability of SIDS/LDCs going forward, so a sustainable maritime recovery is of vital importance and the short-term measures should reflect these realities.

52 COVID-19 and its impacts are pertinent to our situation. Our economy is devastated in ways which many here could not imagine, and measures that would increase the cost of shipping and goods, unless mitigated, we could not accept. Our needs must continue to be met, be they medical, food security, education or maintenance of law and order. Without shipping these cannot be served.

53 Within the GHG Initial Strategy the impact assessments and mitigation response for identified disproportionate impacts on developing countries, in particular SIDS/LDCs, are a fundamental part of the development and adoption of any short-term measures. All of you have already committed to this co-requisite requirement and any attempt by Parties or any other here present to undermine this crucial aspect of the Initial Strategy could only be considered an act of bad faith and contrary to the good will and extraordinary efforts to find realistic, practical and – most importantly – fair and equitable solutions to the challenge of further reducing GHG emissions from international shipping.

54 Some of the elements in document ISWG-GHG 7/J/9 are not acceptable and are not in line with the Initial Strategy and MEPC.1/Circ.885. We were unhappy with the low ambition on document ISWG-GHG 7/J/5 as the effective GHG reduction is very low. Now this procedure on the IA will create a high wall to go over before a measure (with a very low ambition) can be adopted.

Agenda item 4 Development of draft associated guidelines

In the discussion under this agenda item, the following comments, inter alia, were made:

- 1 When developing guidelines it would be essential to answer three questions:
 - .1 agree the final package of measures. This would influence the necessary guidelines;
 - .2 make a decision on whether we should develop recommendatory guidelines or a mandatory code. Although the optimum solution would be to incorporate the necessary details in the regulation itself, this was not practical in the time available; and
 - .3 make a decision whether to base CII on transport work (e.g. EEOI) or transport supply (e.g. AER). This was essential to address as whether or not transport supply or transport work would be used had profound implications for quantifying operational efficiency.
- 2 The diversity of shipping required multiple CII, some ships carried weight, others volume, and others were working vessels. While standard CII should be agreed by ship type to facilitate transparency and comparability between ships, it was important that CII be appropriate for different ship types.
- 3 It would be necessary to work intersessionally, and document ISWG-GHG 7/2/30 should be agreed as the principal document, but there were positive aspects in ISWG-GHG 7/2/27; therefore that should be used as a secondary document in intersessional work.
- 4 If the goal-based operational measure entered into force in mid-2022 and ships were required to have approved SEEMPs in place on 1 January 2023 then this meant that industry had just over 2 years to develop their enhanced SEEMPS including plans to achieve CII objectives, yet there was no agreement on which CII would be selected, the details of how they would be calculated and a huge amount of work was needed to develop supporting guidelines. The amount of work which needed to be completed at IMO to finalize the operational measure and develop CII was huge, and time was extremely short. While there was confidence that this could be achieved, Member States were requested to remember the short time available and amount of work still needed to be completed when considering the operational measure.
- 5 We have just about 2 years before the envisaged regulatory requirement with respect to implementation of short-term measures comes into force. The shipping industry needs to be informed of where they are and what they need to do from 2023 to achieve 2030 carbon intensity reduction goals of IMO. The importance of development of associated guidelines at the earliest cannot be overemphasized. We need to ensure that the guidelines are in place by MEPC 76 for finalization.
- 6 In developing the guidelines, account needs to be taken of IMO DCS 2019 data to get real world data of globally trading ships.
- 7 EEXI is a measurable and definitive tool for reduction of carbon intensity. The same cannot be said for CII. There could be various reasons for fluctuation of CII of a ship because of reasons outside the control of shipowner/operator.

8 In the draft regulation pertaining to CII there are references to Additional EEXI reduction factors like X_{1D} , X_{1E} , etc. We cannot approve/adopt a regulation without knowing what those numbers are.

9 We do not agree with the proposed way of addressing the issue of ships potentially rated as D or E, as well as with the suggested dates for the phasing approach and the reduction factors. Any quantification of a measure that is to be applied to all Member States of IMO must be done taking into account data from the DCS and the findings in the Fourth GHG Study, which contains projections of emissions until 2050.

10 It is also our understanding that document ISWG-GHG 7/2/27 has, as its main purpose, addressed the difficult matter of defining reference lines. The methods proposed in this document are very likely to create the same kinds of inconsistencies that can be found in the reference curves of the EEDI, in which some combinations of size and types of ships are not included in databases from 2008-2018. We do not favour that the reference lines for the EEDI are used to develop the reference lines for the CII. IMO should strive to have reference curves as representative of real-life conditions as possible, in order to avoid distortions and imbalances due to K1 correction factor. Previous assessments made by the Committee have shown that using technical indicators as a proxy for operational indicators is limited and inaccurate.

11 We are of the view that the AER indicator points more in the right direction than other options. The findings from the Fourth Study are all the more important in this context and we acknowledge the limitations of the EEOI as listed in document ISWG GHG 7/2/30, which go in the same line as in document MEPC 69/6/6. Using the EEOI might better reflect the world fleet, but when trying to grasp the specificities of the different types of ships, the AER is a better candidate, especially for ballast voyages.

12 As for the EEPI, we have no objection in principle to its use, although its implementation can be challenging due to the fact that the DCS does not consider the distance travelled by the ships when loaded (the system only considers the whole distance travelled and we know for a fact that the load of the ships is an important variable in this equation). This indicator seems to leave a large part of voyages for some kinds of ships without a performance indicator. The pTIME solution might be a suitable way forward for some kinds of ships that cannot be considered when using the AER.

13 Within each of the options in document ISWG GHG 7/2/26 there are many aspects that still lack full understanding, and the guidelines are one aspect that we and many other countries referenced in this regard. It is difficult at this point to clearly understand what the combinations of options would entail in terms of impacts. There are still questions, not only on the legal text but also the guidelines, and our discussions showed that maybe a better use of the time would be to map, within each of the options, the possibilities and preferences.

14 With regard to the indicative list of guidelines, we note the questions we submitted during the informal meeting, which identified a number of open challenges that remain to be addressed.

15 The determination of how to proceed with guidelines depends, of course, on which options we choose and what is included in the legal text. Determination of what guidelines or other instruments should be developed – for example, the possibility of a code for certain core or mandatory aspects – depends upon the options ultimately selected.

16 Guidelines cannot be used for mandatory elements of the measure. Guidelines are exactly what they are titled – they are guidance. This matter has been discussed in MEPC on multiple occasions over the last 2 decades and the conclusion has always been the same. Namely, guidelines are not legally-binding and are not mandatory in nature.

17 For any proposed guidelines that would include core components of the measure, rather than ancillary technical information, the Working Group should recommend to the Committee that any guidelines or other instruments containing core elements should be finalized before adoption of the measure. It is wholly unreasonable to adopt a measure whose major elements lie in guidelines, and doubly unreasonable to do so without the guidelines finalized. The alternative, of course, is to include these elements within the regulation itself, or in an instrument such as a code that would also be adopted and amended only in accordance with the MARPOL amendment procedures.

18 The proposed guidelines are critical to the development of any CII metric.

19 If the Group intends to set forth mandatory provisions such as reduction rates and other binding provisions, those provisions must fall within the regulations or under a mandatory code such as was done with the NO_x Technical Code.

4 ALBERT EMBANKMENT
LONDRES SE1 7SR
Teléfono: +44(0)20 7735 7611 Facsímil: +44(0)20 7587 3210

MSC.7/Circ.1/Rev.9
10 noviembre 2020

RESOLUCIÓN MSC.473(ES.2) – MEDIDAS RECOMENDADAS PARA FACILITAR LOS CAMBIOS DE TRIPULACIÓN DE LOS BUQUES, EL ACCESO A LA ATENCIÓN MÉDICA Y LOS VIAJES DE LA GENTE DE MAR DURANTE LA PANDEMIA DE COVID-19

Puntos de contacto nacionales sobre los cambios de tripulación y la repatriación de la gente de mar

1 El 21 de septiembre de 2020, el Comité de seguridad marítima, en su 2º periodo de sesiones extraordinario, adoptó la resolución MSC.473(ES.2): "Medidas recomendadas para facilitar los cambios de tripulación de los buques, el acceso a la atención médica y los viajes de la gente de mar durante la pandemia de COVID-19", en la que, entre otras cosas, se invita a los Estados Miembros y a las autoridades nacionales competentes a que designen puntos de contacto nacionales sobre los cambios de tripulación y la repatriación de la gente de mar, a fin de coordinar las medidas a nivel nacional, y a que informen al Secretario General en consecuencia, de modo que se pueda asesorar a los Estados Miembros a efectos de la coordinación.

2 A este respecto, la Secretaría ha recibido de los Gobiernos de Antigua y Barbuda, Brasil, Chipre, Emiratos Árabes Unidos, España, Filipinas, Francia, Grecia, Islas Cook, Islas Marshall, Italia, Jamaica, México, Saint Kitts y Nevis y Vanuatu sendas notificaciones sobre la designación de puntos de contacto nacionales sobre los cambios de tripulación y la repatriación de la gente de mar, información que se adjunta a esta circular.

3 Se invita a los Estados Miembros a que tomen nota de la información que figura en el anexo y que la pongan en conocimiento de todas las partes interesadas. Además, se invita a los Estados Miembros a que informen al Secretario General acerca de la designación de puntos de contacto nacionales sobre los cambios de tripulación y la repatriación de la gente de mar, conforme a lo dispuesto en la resolución MSC.473(ES.2).

ANEXO

PUNTOS DE CONTACTO NACIONALES SOBRE LOS CAMBIOS DE TRIPULACIÓN Y LA REPATRIACIÓN DE LA GENTE DE MAR

ANTIGUA Y BARBUDA

Department of Marine Services and Merchant Shipping
Technical Division

Teléfono: +1 268 462 1273
Facsímil: +1 268 462 4358
Correo electrónico: technical@abregistry.ag

BRASIL

Sra. Ana Paula Santos da Silva
Coordinadora del Consejo Nacional de Inmigración del Departamento de Migración

Teléfono: +55 61 2025 3082
+55 61 2025 3482
Correo electrónico: ana.santos@mj.gov.br

CHIPRE

Deputy Ministry of Shipping

Dirección para visitantes: Kyllinis Street, 4007 Mesa Geitonia, Limassol, Chipre
Dirección postal: P.O. Box 56193, 3305 Limassol, Chipre
Teléfono: +357 25 848 269
+357 99 642 801
Facsímil: +357 25 848 200
Correo electrónico: crewchanges@dms.gov.cy

EMIRATOS ÁRABES UNIDOS

Sr. Abdulla Al Hayyas
Director of Maritime Transport Affairs

Teléfono: +971 50 6001766
+971 2 4182240
Facsímil: +971 2 6506028
Correo electrónico: abdulla.alhayyas@fta.gov.ae

ESPAÑA

Sr. Carlos Blanco Pascual
Coordinador nacional del Convenio sobre Trabajo Marítimo 2006
Dirección General de la Marina Mercante

Dirección postal: C/ Ruiz de Alarcón 1, 8ª planta, 28071 – Madrid
Teléfono: +34 91 597 9228
+34 667 211 675
Facsímil: +34 91 597 9287
Correo electrónico: cbpascual@mitma.es
subdireccionsci.dgmm@mitma.es

FILIPINAS

Deputy Administrator for Planning
Maritime Industry Authority

Dirección postal: 20th Street, corner Bonifacio Drive, 1018 Port Area (South), Manila
Correo electrónico: odap@marina.gov.ph

FRANCIA

Oficina del Registro internacional de Francia

Dirección postal: 5, place Sadi Carnot, 13002 Marsella, Francia
Teléfono: +33 486 946 756
Facsímil: +33 764 438 431
Correo electrónico: rif.crise@developpement-durable.gouv.fr

GRECIA

Labour Relations Dept.
Seafarers' Labour Directorate
Directorate General for Shipping

Dirección postal: Akti Vasiliadi (Port Gates E1 - E2), Piraeus, 185 10, Grecia
Teléfonos: +30 213 137 1295
+30 213 137 1442
+30 213 137 4217
+30 213 137 1108
Facsímil: +30 210 413 7042
Correo electrónico: wner@hcg.gr
wner.b@hcg.gr

ISLAS COOK

Sra. Moeroa Mamanu-Matheson

Dirección postal: P.O. Box 882, Rarotonga, Islas Cook
Teléfono: +682 23848
Correo electrónico: moeroa@maritimecookislands.com

ISLAS MARSHALL

Deputy Commissioner of Maritime Affairs
Seafarers' Documentation Department

Dirección postal: 11495 Commerce Park Drive, Reston, Virginia 20191, Estados Unidos de América
Teléfono: +1 703 620 4880
C. electrónico: Seafarers@register-iri.com

ITALIA

Rear Admiral UH (ITCG) Luigi Giardino

Dirección postal: Viale dell'Arte 16, 00144 Roma
Teléfono: +39 (0)6 59083150
Correo electrónico: luigi.giardino@mit.gov.it

JAMAICA

Maritime Authority of Jamaica

Dirección postal: 2nd Floor Office Centre Building, 12 Ocean Boulevard, Kingston, Jamaica
Teléfono: +1 876 383 8984
Facsímil: +1 876 922 5765
Correo electrónico: legal@jamaicaships.com
safety@jamaicaships.com

MÉXICO

C. Capitán de Corbeta Jonathan Vidal Ramírez
Subdirector de Navegación y Control de Tráfico Marítimo

Teléfono: +52 55 5624 6500 (ext. 1823)
Teléfono móvil: +52 55 2779 2766
Correo electrónico: digacap.navegacion@semar.gob.mx

SAINT KITTS Y NEVIS

Sr. Abdías Samuel
National Disaster Coordinator
National Emergency Management Agency (NEMA)

Dirección postal: P.O. Box 186, Limekiln, Basseterre, St. Kitts
Teléfono: +1 869 466 5100
Facsímil: +1 869 466 5310
Correo electrónico: nema@gov.kn
nemaskb@thecable.net

VANUATU

Vanuatu Maritime Services

Dirección postal: 39 Broadway, Suite 2020 – Nueva York 10006 – Estados Unidos de América
Teléfono: +1 212 425 9600
Facsímil: +1 212 425 9652
Correo electrónico: email@vanuatuships.com
mdecharles@vanuatuships.com