

ANAVE – Circular de Régimen Interior

Madrid, 4 de diciembre de 2020

Ref: SMA 75/2020/AB

Asunto: Principales asuntos tratados con la DGMM en la reunión de presentación del Informe de ANAVE sobre Seguridad y Medio Ambiente 2/2020

Muy Srs. nuestros:

El 30 de noviembre, ANAVE presentó por videoconferencia su segundo informe semestral de 2020 sobre Seguridad y Medio Ambiente, elaborado por nuestro Gabinete de Seguridad y Puertos, y en el que se recopilan las novedades normativas en el ámbito marítimo nacional e internacional en dicho campo. Participaron en total 44 personas, incluyendo 18 empresas navieras asociadas y 4 Sociedades de Clasificación. También el Director General de la Marina Mercante, el Consejero de Transportes – Representante en la OMI (REPER), la Subdirectora General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima y el Subdirector General Adjunto de Seguridad de la DGMM.

La reunión comenzó con la intervención del Consejero de Transportes – Representante en la OMI, D. Víctor Jiménez, quien participó desde Londres e informó de las últimas medidas técnicas y operacionales acordadas por el Comité de Protección del Medio Marino (MEPC 75) para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo internacional: el índice de eficiencia energética para los buques existentes (EEXI) y el indicador de la intensidad de carbono (CII), ver **Anexo 1**.

A continuación, se presentaron resumidamente los asuntos más relevantes del informe (adjuntamos como **Anexo 2** la presentación utilizada) y los representantes de la Administración fueron interviniendo tras concluir la exposición de cada bloque para contestar nuestras preguntas y aclarar dudas y consultas de los asistentes. Les enviamos (**Anexo 3**) una presentación de la DGMM con algunas aclaraciones a los asuntos tratados.

Finalmente, la compañía NAVOZYME expuso una presentación sobre el uso de la tecnología *blockchain* en el transporte marítimo. La presentación está disponible en la zona de socios de la página web de ANAVE.

Adjuntamos una Nota-resumen de los principales asuntos que se debatieron con la Administración:

1. Prórroga a la fecha de instalación del Convenio de Aguas de Lastre.
2. Gestión de los riesgos sobre ciberseguridad marítima.
3. Reciclaje de buques: elaboración del Inventario de Materiales Peligrosos (IHM).
4. Inspecciones de PSC del MOU de París y Plan Lista Blanca de la DGMM.
5. Ampliación de la delegación en las sociedades de clasificación.
6. Inspecciones intermedias del Convenio sobre el Trabajo Marítimo (CTM 2006). Posibilidad de efectuar inspecciones remotas o a distancia.
7. Uso de Libros de registro electrónicos.

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.*

>>>-----

Nota resumen sobre los principales asuntos tratados en la reunión de presentación del Informe Técnico 2/2020 de ANAVE sobre Seguridad y Medio Ambiente

(30 de noviembre de 2020)

1. Prórroga a la fecha de instalación del Convenio de Aguas de Lastre.

La Orden TMA/419/2020, por la cual las compañías que debían instalar en 2020 el sistema de gestión de las aguas de lastre (BWMS) en sus buques podían solicitar una prórroga a la DGMM para llevar a cabo su instalación.

En la reunión se comentó que la solicitud de la prórroga estaba vinculada al periodo del estado de alarma anterior (marzo-junio) y que las empresas interesadas debían haberla ya presentado antes de que decayera dicho estado de alarma.

En resumen, en este momento los buques que debían instalar el BWMS en 2020 pueden encontrarse en una de estas dos situaciones:

- Aquellos a los que se les ha concedido la prórroga o ésta se está tramitando tras haber presentado la solicitud y documentación justificativa, o
- buques que deberán seguir con su esquema inicial previsto de instalación del BWMS: en este caso, contarán con los 99 días que duró el estado de alarma en donde se suspendieron todos los plazos, que se añaden al fin de la validez de su Certificado Internacional de gestión del agua de lastre (o a cualquier otro certificado internacional, por ejemplo, el Certificado de Trabajo Marítimo).

La DGMM explicó que, aunque el plazo para presentar la solicitud de prórroga ya ha expirado, podrían estudiar caso a caso posibles incidencias que deberían acreditarse adecuadamente por la empresa.

2. Gestión de los riesgos sobre ciberseguridad marítima.

Todas las compañías deberán incluir la gestión de los riesgos cibernéticos marítimos en los Sistemas de Gestión de la Seguridad a partir de la fecha de la 1ª verificación del Documento de Cumplimiento de la compañía (auditoría ISM a la compañía) después del 1 de enero de 2021.

La DGMM nos informó que el Área de Gestión de Calidad de la Subdirección General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima tiene previsto convocar a los DPAs de las compañías para mantener una reunión por videoconferencia para tratar este asunto.

3. Reciclaje de buques: elaboración del Inventario de Materiales Peligrosos (IHM).

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.

Por las restricciones del COVID-19, muchos buques no podrán disponer el 1 de enero de 2021 del IHM. La Comisión Europea publicó a finales de octubre una Comunicación proponiendo a las autoridades de *Port State Control* (PSC) que apliquen un enfoque armonizado en sus inspecciones sobre esta materia durante un periodo limitado de 6 meses, hasta el 30 de junio de 2021.

Aquellos buques que el 1 de enero de 2021 no dispongan del IHM a bordo o que teniendo un IHM no haya sido posible tomar las muestras a bordo y/o efectuar los reconocimientos requeridos, deberán informar a la DGMM y justificar documentalmente las causas del retraso y las medidas que está adoptando para llevar a cabo el trabajo y obtener la certificación requerida.

La DGMM analizará las pruebas que presenten las empresas y, si las acepta, dará un plazo de 4 meses para obtener el inventario y certificado requeridos. Además, se advertirá al buque y se registrarán la inspección y la advertencia en el sistema THETIS-EU y en el Acta de la inspección.

A propuesta de ANAVE y para evitar problemas en las inspecciones de PSC en el extranjero si el buque no dispone del IHM, la DGMM valorará la posibilidad de facilitar al buque un documento con el visto bueno al aplazamiento.

4. Inspecciones de PSC del MOU de París y Plan Lista Blanca de la DGMM.

El Director General de MM pidió a las empresas que extremen las precauciones cuando vayan a salir al extranjero, ya que las 3 detenciones que hemos tenido en el ciclo 2018-2020 hace que nos encontramos en el límite de lo que nos permite estar en la Lista Blanca de banderas del MOU. Sobre este asunto se comentó lo siguiente:

- Con los datos provisionales que dispone la DGMM, y si no se produce ninguna detención más en lo que queda de año 2020, España se mantendrá en la Lista Blanca de banderas del MOU de París que entre en vigor el 1 de julio de 2021.
- A partir del 1 de enero de 2021, las inspecciones que se efectúen y sus resultados, influirán en la lista de banderas que entre en vigor el 1 de julio de 2022 (que recogerá los datos obtenidos en 2019, 2020 y 2021). Para dicho trienio, España ya contabiliza 3 detenciones, dos de las cuales se produjeron a barcos dedicados a operaciones humanitarias (que no son propiamente buques dedicados al transporte marítimo) y que según el criterio de la DGMM no deberían estar sujetos a inspecciones en el ámbito del PSC.
- Debido a la suspensión de la actividad del PSC como consecuencia del COVID-19, es muy posible que el número total de inspecciones efectuadas a buques españoles en 2020 sea inferior al de 2019. Tener menos inspecciones y 3 detenciones acumuladas, obliga a no bajar la guardia.
- Por todo lo anterior, es importante no registrar ninguna detención en 2021.

Para evitar detenciones en las inspecciones de PSC, se recomendó a las empresas:

- Hacer una inspección/revisión frecuente del estado del equipo/elementos del buque para detectar elementos defectuosos antes de que lo detecte el inspector MOU.
- Si hay deficiencias pendientes de inspecciones previas, asegurarse de su rectificación en el tiempo dado y asegurarse de que se marcan como subsanadas en la inspección MOU efectuada después de ese tiempo establecido.
- Cualquier fallo que se detecte a bordo, hay que documentarlo y también las medidas que se adoptan para su rectificación. No se pueden arrastrar fallos en equipos durante meses y que se detecten el día de la inspección MOU.

La DGMM nos ha informado de que se va a modificar la fórmula para calcular la posición de las banderas en las listas (Blanca, Gris, Negra). Aún no se sabe cuándo se empezará a aplicar la nueva fórmula, no va a ser de forma inmediata, pero sí se sabe que las inspecciones y

detenciones se “arrastrarán” durante 3 años, y pasará a ser una comparación entre el índice de detenciones de la bandera y la media de detenciones de la zona MOU.

5. Ampliación de la delegación en las sociedades de clasificación.

El 28 de octubre, se publicó en el BOE el RD 927/2020, ampliando el ámbito de actuación de las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques (OR) en nombre de la Administración marítima.

Una de las modificaciones que ha introducido el RD 927/2020 es la posibilidad de 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. Aunque ello no quiere decir que el ISM y la Inspección de Trabajo (IT) vayan a delegar en OR, esta modificación abre la puerta a estas delegaciones siempre que exista voluntad de hacerlo y se lo permita su normativa reguladora. De hecho, no es previsible por el momento que sea la DGMM la que asuma por completo estas inspecciones.

La DGMM aclaró una consulta de una empresa sobre las OR pueden actuar en nombre de la Administración si la compañía (la que aparece en el Código ISM) está localizada en el extranjero y el armador se encuentra en España. Nos confirmaron que sí. Si así lo decide la compañía, no tiene que “pedir permiso” ni justificar nada, únicamente la OR tiene que solicitar el “ticket” para poder acceder a la aplicación de certificados de la misma manera que se hace cuando actúa en el extranjero.

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

Se recordó que el 26 de diciembre de 2020 entrarán en vigor las enmiendas del Convenio MLC 2006, que establecen que en el caso de que un marino resulte víctima de un acto de piratería y esté secuestrado o retenido en contra de su voluntad, se deben mantener vigentes los acuerdos de empleo durante el tiempo que dure esta circunstancia, aunque el acuerdo inicialmente estuviera previsto que caducara antes. Además, se les debe seguir pagando los salarios y tienen derecho a ser repatriados.

Las empresas en principio no tienen que hacer nada en relación con estas nuevas enmiendas salvo comprobar que sus acuerdos de empleo y la declaración laboral marítima (Parte 2) no incluyen ninguna cláusula que pueda ser contraria a esta obligación.

Sobre las renovaciones de las inspecciones intermedias del Certificado de Trabajo Marítimo, que deben hacerse entre el 2º y 3º aniversario de la fecha de expedición del certificado, se comentó que se prevé un elevado número de renovaciones a lo largo de 2021. Se recordó a las empresas que es importante comprobar la fecha de los certificados y organizar con tiempo las renovaciones.

La DGMM está trabajando en una posible modificación de la Instrucción de Servicio de 2018 para agilizar las inspecciones intermedias y evitar duplicidades al presentar la documentación, sobre todo si se solicita hacer la inspección en el extranjero, que es cuando hay más problemas. Nos informarán a medida que vayan avanzado con haya acuerdos con el ISM y la IT.

Una empresa asociada sugirió la posibilidad de que se lleven a cabo inspecciones del MLC a distancia (en remoto), lo que podría solucionar de alguna manera las inspecciones en el extranjero.

La DGMM dijo que podrían plantear al ISM y a la Inspección de Trabajo la posibilidad de que puntualmente se acepten este tipo de inspecciones, argumentando que por los problemas surgidos por el COVID-19 en ciertos puertos es muy difícil que vaya un inspector a bordo, aunque tampoco pueden asegurar que lo vayan a aceptar.

Sobre las inspecciones remotas, el Director General de MM comentó que en una reunión reciente de los Directores de Transportes Marítimos de la UE se trató la posibilidad de establecer algún tipo de mecanismo general para aceptar la fórmula de las inspecciones a distancia (no sólo las del MLC). Señaló que sus homólogos mostraron buena voluntad para llevarlo a cabo pero que, de momento, se han formulado propuestas a futuro y no se acordó nada muy concreto. En su opinión, entiende que esta posibilidad se tiene que ir extendiendo por parte de la DGMM, aunque precisarán del soporte normativo necesario para poder ponerlo en marcha.

7. Uso de Libros de registro electrónicos.

Varias empresas asociadas nos están preguntando por la posibilidad de que la DGMM permita el uso de Libros de registro electrónicos en sustitución de los libros en formato de papel, que en algunos casos requieren del sellado de sus hojas por parte de la Administración, lo que hace que la carga administrativa para las empresas sea aún mayor.

La DGMM comentó que el principal problema va más allá de la propia DGMM y tiene que ver con las normas y procedimientos de trabajo de la Administración española en general, que son poco flexibles y complicados de modificar. No obstante, comentó que por parte de la DGMM tienen voluntad de ponerlo en marcha y que se pueden comprometer a estudiar alguna fórmula flexible que sea factible.

De hecho, ya han recibido consultas de alguna compañía sobre este asunto y la respuesta que se les han dado es que la DGMM sí va a aceptar el formato electrónico en la medida de lo posible, no de la noche a la mañana, pero la voluntad es aceptarlos. Se aclaró que no tienen intención de certificar un formato específico, sino preparar unas directrices generales sobre el uso de los libros registro electrónicos.

Encuentro Capitanes Marítimos 2020

Enmiendas al Anexo VI de MARPOL
para reducir la intensidad de carbono de los buques existentes

Víctor Jiménez Fernández

Consejero de Transportes
Representante Permanente Alterno de España ante la OMI

Embajada de España en Londres

13 de noviembre de 2020



1. *Objetivo.*
2. *Doble enfoque de las nuevas medidas.*
3. *El índice de eficiencia energética para buques existentes (EEXI obtenido y EEXI prescrito).*
4. *Indicador de la intensidad de carbono operacional (CII anual obtenido y CII anual prescrito).*
5. *Nuevos contenidos en el Plan de gestión de eficiencia energética del buque (SEEMP).*
6. *Clasificación de la intensidad de carbono operacional.*
7. *Medidas correctivas e incentivos.*
8. *Revisión de las medidas.*
9. *Proyecto de directrices conexas y futuro Código de Intensidad de Carbono.*
10. *Aprobación, adopción y entrada en vigor de las enmiendas.*



1. Objetivo.

Reducir la intensidad de carbono del transporte marítimo internacional, contribuyendo a alcanzar los niveles de ambición establecidos en la Estrategia inicial de la OMI sobre la reducción de las emisiones de GEI de los buques





2. Doble enfoque de las nuevas medidas.

- Se requerirá que los buques combinen un enfoque técnico y otro operacional para reducir su intensidad de carbono.
- Este doble enfoque tiene por objeto abordar tanto las medidas técnicas (la forma en que el buque se adapta y equipa) como las medidas operacionales (la forma en que funciona el buque).





3. El índice de eficiencia energética para buques existentes (EEXI obtenido y EEXI prescrito).

- El EEXI obtenido deberá calcularse para cada buque indicando la eficiencia energética del buque comparada con los valores del nivel de referencia.
- Los buques cumplan también con un EEXI prescrito basado en un factor de reducción exigido, expresado como porcentaje en relación con los valores de referencia del EEDI.





4. Indicador de la intensidad de carbono operacional (CII anual obtenido y CII anual prescrito).

- Todo buque de arqueo bruto igual o superior a 5.000 tendrá que haber determinado su CII anual obtenido de conformidad con los datos recopilados y la metodología de cálculo descrita en su SEEMP.
- Se calculará también un CII prescrito sobre la base de un 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 de un valor de referencia del CII.





5. Nuevos contenidos en el Plan de gestión de eficiencia energética del buque (SEEMP)

- 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 tres años.
- un plan de ejecución en el que se documente como se alcanzará el CII operacional anual prescrito durante los siguientes tres años.
- un procedimiento de autoevaluación y mejora.





6. Clasificación de la intensidad de carbono operacional.

Clasificación A, nivel de rendimiento muy superior.

Clasificación B, nivel de rendimiento superior.

Clasificación C, nivel de rendimiento moderado.

Clasificación D, nivel de rendimiento inferior.

Clasificación E, nivel de rendimiento muy inferior.





7. Medidas correctivas e incentivos.

- Los buques clasificados como D durante tres años consecutivos o clasificados E, elaborarán un plan de medidas correctivas para alcanzar el CII operacional anual prescrito.
- Se alienta a las Administraciones, autoridades portuarias y otras partes interesadas a facilitar incentivos a los buques clasificados A o B.

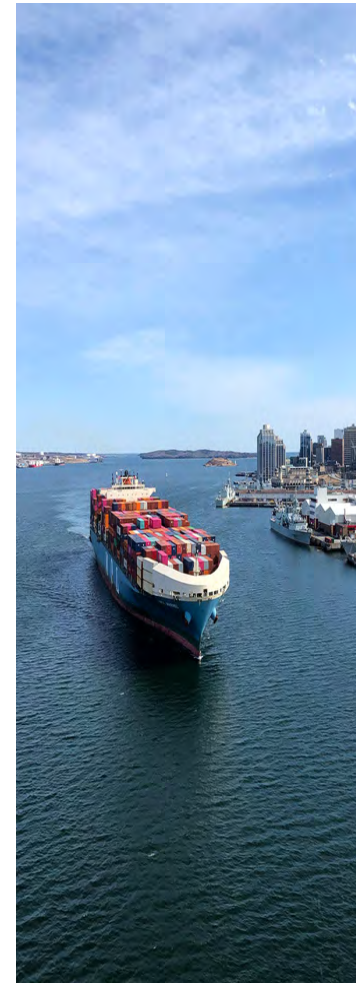




8. Revisión de las medidas

Para el 1 de enero de 2026 se evaluará:

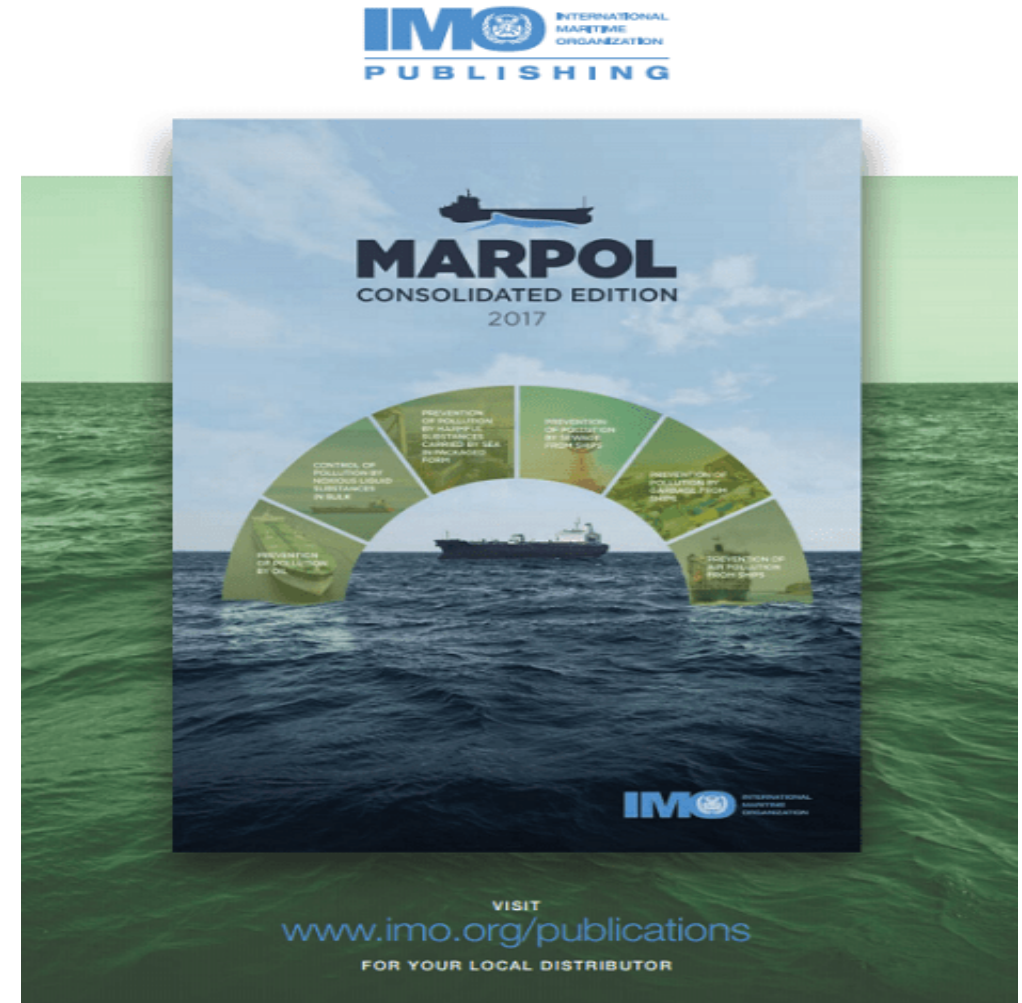
- la efectividad de las medidas en la reducción de la intensidad de carbono del transporte marítimo internacional;
- la necesidad de aplicar medidas correctivas reforzadas;
- la necesidad de mejorar el mecanismo de ejecución del cumplimiento;
- la necesidad de mejorar el sistema de recopilación de datos; y
- la revisión de los valores del factor de reducción anual y del valor de CII de referencia.





9. Proyecto de directrices conexas y futuro Código de Intensidad de Carbono

- Como apoyo al marco del EEXI y del marco del CII, se desarrollarán con carácter de urgencia unas directrices conexas por parte de un grupo de trabajo por correspondencia.
- Además, se trabajará con miras a consolidar las directrices en forma de un nuevo Código de Intensidad de Carbono obligatorio.





10. Aprobación, adopción y entrada en vigor de las enmiendas.

- El proyecto de enmiendas será examinado por el MEPC 75 la próxima semana con miras a su aprobación.
- Una vez aprobadas, serán circuladas por el Secretario General con 6 meses de antelación a su adopción por el MEPC 76 que se celebrará en Junio de 2021.
- Entrarán en vigor a los 16 meses de su adopción.



Informe semestral de ANAVE

Novedades normativas sobre Seguridad y Medio Ambiente en el transporte marítimo

30 noviembre 2020

Por videoconferencia (ZOOM)

ANAVE
ASOCIACIÓN DE NAVIEROS ESPAÑOLES

Bienvenidos

Programa de la Jornada

11.30 - 12.30 h	- Síntesis de las principales cuestiones del informe ANAVE 2/2020. - Cuestiones planteadas por los asistentes. - Aportaciones de la Administración.
12.30 h	Presentación por la Compañía NAVOZYME: “Resolviendo problemas relacionados con las certificaciones marítimas”.
13.00 h (máximo)	Fin de la reunión.



Índice

1

- **Prórroga de Certificados por el COVID-19. Enmiendas Manila. Certificados lastre. Regla de SOLAS sobre ciberseguridad.**

2

- **Reglamento de reciclaje. Elaboración del Inventario de Materiales Peligrosos (IHM).**

3

- **Emisiones de CO₂. Resultados del MEPC 75 y aplicación del EU ETS al transporte marítimo.**

4

- **Piratería en el golfo de Guinea.**

5

- **Control por el Estado Rector del Puerto (PSC).**

6

- **Inspección de buques. Ampliación de la delegación en organizaciones reconocidas.**

7

- **Enmiendas 2018 Convenio sobre el Trabajo Marítimo (CTM 2006). Inspecciones intermedias.**

Revalidación y prórroga de Certificados ISM

- **Validez de las prórrogas a los certificados expedidos por el ISM:**
 - **Resolución de 29 de septiembre:** se fija la fecha en la que se rescinden las prórrogas que se dieron en abril:
 - Certificado de **Formación Sanitaria Específica y Revisión de los Botiquines**: hasta el **31/12/2020**. El Certificado de revisión de botiquines, excepcionalmente (RD 258/1999) se podrá aplazar por un periodo de 5 meses como máximo.
 - Certificado de **Aptitud para el embarque marítimo**: finalizó el **31/10/2020**. Si el marino está embarcado y le caduca, se mantiene la validez (como máximo 3 meses).
 - Se ha establecido un **orden de prioridad** para renovar los Certificados médicos.
 - En caso de que el embarque se produzca antes de la cita, la dirección provincial le entregará al marino un “Oficio” para que la Capitanía Marítima permita su embarque.

Revalidación de las titulaciones profesionales (enmiendas de Manila a STCW)

- En **2021**: la mayoría de los marinos están **obligados** a **revalidar 4 certificados de suficiencia** del Convenio STCW mediante **cursos cortos de actualización**. Los cursos son prácticos y **no se pueden impartir online**.
- Afecta a: Formación básica, embarcaciones de supervivencia y botes de rescate no rápidos, botes de rescate Rápidos y avanzado en lucha CI.
- 27 de julio 2020: instrucciones de la DGMM para llevar a cabo la revalidación.
 - El curso se puede hacer **en cualquier momento dentro de los 5 años de vigencia del certificado** y se puede tramitar la revalidación en cualquier momento (no sólo en la ventana de 7 meses anteriores a su caducidad).

Extensión de la validez de certificados y prórroga para instalar el BWMS

19 mayo: **Orden TMA 419/2020:**

- **Amplió la validez** de títulos, tarjetas profesionales y certificados del Convenio STCW estableciendo prórrogas según la fecha en que caducaban (antes, durante o después del estado de alarma). La prórroga de los que caducaron tras finalizar el estado de alarma finaliza el **31/12/2020**.
- **Prórroga** de hasta **12 meses** para instalar el Sistema de Gestión de las Aguas de Lastre (**BWMS**) a buques de pabellón español que tuvieran que instalarlo en **2020**.

ANAVE
ASOCIACIÓN DE NAVIEROS ESPAÑOLES

SOLAS

Entrada en vigor de nuevas enmiendas

- Resolución MSC.428(98), adoptada 16 junio 2017:
- **Gestión de los riesgos cibernéticos marítimos en los Sistemas de Gestión de la Seguridad (ISM)**
 - **Aplicación:** primera verificación anual del Documento de Cumplimiento de la compañía (DOC) después de **1 enero 2021**.

Posibilidad de utilizar directrices de:

- OMI: (MSC-FAL.1/Circ.3)
- BIMCO y otros.

ANAVE
ASOCIACIÓN DE NAVIEROS ESPAÑOLES



Índice

1

- Prórroga de Certificados por el COVID-19. Enmiendas Manila. Certificados lastre. Regla de SOLAS sobre ciberseguridad.

2

- Reglamento de reciclaje. Elaboración del Inventario de Materiales Peligrosos (IHM).

3

- Emisiones de CO₂. Resultados del MEPC 75 y aplicación del EU ETS al transporte marítimo.

4

- Piratería en el golfo de Guinea.

5

- Control por el Estado Rector del Puerto (PSC).

6

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

7

- Enmiendas 2018 Convenio sobre el Trabajo Marítimo (CTM 2006). Inspecciones intermedias.

UE – Reglamento Reciclaje de buques Inventario de Materiales Peligrosos (IHM)

- **Obligaciones:** llevar un **Inventario de Sustancias Peligrosas (IHM)** y reciclar el buque (si es de bandera EU) en alguna de las 43 instalaciones de la Lista Europea.
- Las empresas deben tener el **IHM** de cada buque a más tardar el **31/12/2020**. **Obligatorio:** presentar el **IHM** a la DGMM para su **aprobación**. Las OR podrán ser autorizadas para hacer las inspecciones y expedir/refrendar los Certificados asociados.
- **20 octubre 2020:** La Comisión Europea ha propuesto a las autoridades de PSC que apliquen un **enfoque armonizado** hasta el **30/06/2021**.
- **Si el buque no dispone del IHM el 1 de enero de 2021:** el armador/capitán deben disponer de pruebas que acrediten que ya han encargado la elaboración del IHM (por ejemplo, contrato de servicios para el muestreo o reconocimiento).

UE – Reglamento Reciclaje de buques Inventario de Materiales Peligrosos (IHM)

- El inspector de PSC decidirá caso por caso si acepta la prueba presentada por el buque.
- Si acepta las pruebas: especificará que los documentos deben completarse y aprobarse en un plazo de 4 meses tras la inspección.
- El inspector emitirá una advertencia al buque y registrará el resultado de la inspección y la advertencia en el THETIS de la UE.
- Si hay que modificar nuevamente la planificación del buque porque se mantienen las restricciones: 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.



Índice

1

- Prórroga de Certificados por el COVID-19. Enmiendas Manila. Certificados lastre. Regla de SOLAS sobre ciberseguridad.

2

- Reglamento de reciclaje. Elaboración del Inventario de Materiales Peligrosos (IHM).

3

- Emisiones de CO₂. Resultados del MEPC 75 y aplicación del EU ETS al transporte marítimo.

4

- Piratería en el golfo de Guinea.

5

- Control por el Estado Rector del Puerto (PSC).

6

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

7

- Enmiendas 2018 Convenio sobre el Trabajo Marítimo (CTM 2006). Inspecciones intermedias.

MARPOL - Anexo VI

Índice de Eficiencia Energética de Buques Existentes (EEXI)

- **MEPC 75**: ha aprobado 2 nuevas medidas, entrarán en vigor el **1 de enero de 2023**.
- **Medida Técnica**: Índice de Eficiencia Energética de Buques Existentes (**EEXI**): Es un indicador de la eficiencia energética estimada del buque (gr CO₂/t. milla):
 - todos los buques de más de 400 GT deberán calcular su EEXI,
 - deberá ser menor que el EEXI prescrito para cada tipo de buque por la OMI.

MARPOL - Anexo VI

Indicador de la Intensidad de Carbono (CII)

- **Medida Operacional**: Indicador de la Intensidad de Carbono Operacional (**CII**): determina las emisiones específicas de CO₂ en un año concreto y se aplicará a los buques de GT ≥ 5.000 .
- **Antes del 1 de enero de 2023**: los buques de deberán incluir en su Plan de Gestión de Eficiencia Energética del Buque (SEEMP):
 - Procedimiento para calcular el CII operacional anual obtenido.
 - El CII operacional anual prescrito para los siguientes 3 años.
 - Un plan sobre cómo se va a alcanzar el CII prescrito durante los siguientes 3 años.
 - Un procedimiento de autoevaluación y mejora.
- El factor de reducción anual y el del CII de referencia se van a definir según unas directrices que está elaborando la OMI.

MARPOL - Anexo VI

Indicador de la Intensidad de Carbono (CII)

- La Administración o una OR documentará y verificará el CII obtenido respecto del CII prescrito y establecerá una clasificación de la intensidad de carbono operacional que podrá ser “A”, “B”, “C”, “D” o “E”, según el nivel de rendimiento.
- 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.
- La OMI revisará antes del 1 de enero de 2026, la eficacia de la implantación del CII y EEXI y, si fuera necesario, aplicará medidas correctivas reforzadas.

MARPOL - Anexo VI

Índice de Eficiencia Energética (EEDI)

- **MEPC 75**: ha adoptado unas enmiendas para reforzar la “Fase 3” del Índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI). Entrarán en vigor el **1 de abril de 2022**.
 - Adelantar a **2022** entrada en vigor de la “Fase 3”, (no 2025), para **gaseros** LPG y LNG y de **carga general**.
 - Reforzada a partir de **2022** el factor de reducción del EEDI para los **portacontenedores de gran tamaño**.

ANAVE
ASOCIACIÓN DE NAVIEROS ESPAÑOLES

MARPOL - Anexo VI

Reducción emisiones GEI (CO₂)

Diciembre 2019: PROPUESTA FONDO I+D

- El sector naviero (ICS-BIMCO, etc.) ha propuesto en la OMI crear un fondo para I+D con 5.000 millones de \$ en 10 años.
- Se dotaría con una aportación de 2 \$ por cada tonelada de combustible marino adquirido. Para los combustibles con menores emisiones de CO₂, la contribución se reduciría proporcionalmente.
- Se crearía una nueva organización no gubernamental de I+D, denominada **Consejo Internacional de Investigación y Desarrollo Marítimo** (IMRB). Se encargaría de designar los objetivos prioritarios de investigación y repartir los fondos disponibles entre los proyectos presentados.
- El **mecanismo de recaudación de estos fondos** podría el mismo que el de un futuro sistema Tasa + Fondo.
- MEPC 75: esta propuesta ha recibido un apoyo positivo de varios países (entre ellos **España**). Se seguirá debatiendo en el MEPC 76.

UE – Inclusión del transporte marítimo en el sistema ETS

- **17 septiembre 2020:** la Comisión Europea (CE) presentó una propuesta con un nuevo objetivo de reducción neta de las emisiones de GEI de la UE: el 55% para 2030. También propone que la UE debería incluir al menos el transporte marítimo intracomunitario dentro del EU-ETS.
- **7 de octubre:** el Parlamento votó a favor del objetivo de reducción del 60% de las emisiones de carbono para 2030.
- **28 de octubre:** la CE ha publicado una Evaluación Inicial de Impacto: analizará la extensión del EU-ETS a las emisiones de los buques.
- **16 de noviembre:** la CE ha publicado una consulta pública sobre la revisión de la Directiva EU-ETS, estará abierta hasta el 5/02/2021, e incluye a sectores nuevos como el transporte marítimo.

UE – Inclusión del transporte marítimo en el sistema ETS

- Está previsto que la CE publique propuestas detalladas a **mediados de 2021**.
- **Septiembre 2020:** ECSA e ICS presentaron un estudio sobre las implicaciones jurídicas y prácticas de la aplicación al transporte marítimo de un sistema de comercio de emisiones.
- El informe concluye que incluir al transporte marítimo 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.

ANAVE
ASOCIACIÓN DE NAVIEROS ESPAÑOLES

UE – MRV: Propuesta de revisión del Reglamento 2015/757 (MRV/DCS)

- **Mayo 2020**: la CE publicó el 1^{er} informe sobre los datos individuales por buque de la aplicación del sistema MRV en 2018. Las emisiones de CO₂ sumaron 144,3 Mt, se analizaron los datos de 11.600 buques que totalizan unos 650 millones de TPM.
- En **febrero 2019**: la CE publicó una **propuesta legislativa** para modificar el Reglamento MRV. Mínimos cambios propuestos:
 - Alinear algunas **definiciones** (ningún efecto práctico).
 - Aportación **voluntaria** de datos sobre la carga transportada.
- **Julio 2020**: la Comisión ENVI aprobó unas propuestas al Reglamento 2015/757 muy negativas para el transporte marítimo y al margen de las normas de la OMI.
- **Septiembre de 2020**: el pleno del Parlamento Europeo adoptó unas enmiendas, entre ellas, incluir al transporte marítimo en el EU-ETS, sin que se disponga de una evaluación de impacto.
- Estas propuestas se discutirán en el Consejo.



Índice

1

- **Prórroga de Certificados por el COVID-19. Enmiendas Manila. Certificados lastre. Regla de SOLAS sobre ciberseguridad.**

2

- **Reglamento de reciclaje. Elaboración del Inventario de Materiales Peligrosos (IHM).**

3

- **Emisiones de CO₂. Resultados del MEPC 75 y aplicación del EU ETS al transporte marítimo.**

4

- **Piratería en el golfo de Guinea.**

5

- **Control por el Estado Rector del Puerto (PSC).**

6

- **Inspección de buques. Ampliación de la delegación en organizaciones reconocidas.**

7

- **Enmiendas 2018 Convenio sobre el Trabajo Marítimo (CTM 2006). Inspecciones intermedias.**

Piratería

Informe de ICC-IMB: Enero – Septiembre 2020



Piratería

Informe de ICC-IMB: Enero – Septiembre 2020

- **132** ataques, **aumento (11%)** frente al mismo periodo en 2019 (119).
- Por tipos de buques: 44 buques tanque, 34 graneleros, 20 portacontenedores y 34 buques de otros tipos.
- En **Somalia** y **Golfo de Adén** **NO** se han producido incidentes.
- **Asia: 75** casos, **aumento (+ 39%)** frente al mismo periodo en 2019 (54). En el Estrecho de Singapur **22** ataques (15 en 2019).

ANAVE
ASOCIACIÓN DE NAVIEROS ESPAÑOLES

Piratería - Enero – Septiembre 2020

Golfo de Guinea

- **África Occidental:** sigue siendo una de las zonas más peligrosas para la navegación: el **95% secuestros** a nivel mundial se han producido en el **golfo de Guinea**. **80** marinos capturados (+ **40%** respecto al mismo periodo en 2019).
- Hasta el **15 diciembre:** Patrullero “**TORNADO**” desplegado en la costa occidental de África y golfo de Guinea.
- **Recomendaciones a buques de intereses españoles:** mantenerse en contacto con el COVAM.

16 noviembre 2020:

secuestro petrolero STELIOS K

9 a 15 noviembre 2020:

2 buques atacados en 3 días

19 tripulantes secuestrados



Piratería

Seguridad Privada en buques españoles

SIN NOVEDAD

ANAVE

ASOCIACIÓN DE NAVIEROS ESPAÑOLES



Índice

1

- Prórroga de Certificados por el COVID-19. Enmiendas Manila. Certificados lastre. Regla de SOLAS sobre ciberseguridad.

2

- Reglamento de reciclaje. Elaboración del Inventario de Materiales Peligrosos (IHM).

3

- Emisiones de CO₂. Resultados del MEPC 75 y aplicación del EU ETS al transporte marítimo.

4

- Piratería en el golfo de Guinea.

5

- Control por el Estado Rector del Puerto (PSC).

6

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

7

- Enmiendas 2018 Convenio sobre el Trabajo Marítimo (CTM 2006). Inspecciones intermedias.

Port State Control

Resultados buques españoles 2019

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%)

ANAVE
ASOCIACIÓN DE NAVIEROS ESPAÑOLES

Port State Control

Resultados buques españoles – Ene-Oct 2020

	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% ↑

ANAVE
ASOCIACIÓN DE NAVIEROS ESPAÑOLES

Port State Control

- **Junio 2020:** se reestablecieron las inspecciones de PSC del MOU de París y Plan Lista Blanca de la DGMM.
- Buques de bandera española: por el COVID no se efectuaron inspecciones en abril y mayo. **Algunos buques** se encuentran en situación de **Prioridad de Inspección**. Las empresas deben extremar las precauciones cuando salgan al extranjero.
- **Septiembre 2020:** el MOU ha actualizado las recomendaciones para las inspecciones de PSC durante el COVID-19:
 - Aplicación de un enfoque práctico en las inspecciones.
 - Para beneficiarse del enfoque práctico, el buque debe disponer de pruebas que demuestren que conoce y sigue la situación (por ejemplo, un documento sobre la extensión de la validez de los certificados, etc.).



Índice

1

- **Prórroga de Certificados por el COVID-19. Enmiendas Manila. Certificados lastre. Regla de SOLAS sobre ciberseguridad.**

2

- **Reglamento de reciclaje. Elaboración del Inventario de Materiales Peligrosos (IHM).**

3

- **Emisiones de CO₂. Resultados del MEPC 75 y aplicación del EU ETS al transporte marítimo.**

4

- **Piratería en el golfo de Guinea.**

5

- **Control por el Estado Rector del Puerto (PSC).**

6

- **Inspección de buques. Ampliación de la delegación en organizaciones reconocidas.**

7

- **Enmiendas 2018 Convenio sobre el Trabajo Marítimo (CTM 2006). Inspecciones intermedias.**

Inspección de buques. Ampliación de la delegación en organizaciones reconocidas (OR)

- **RD 927/2020 (28 octubre):** permite actuar a las OR:
 - En las compañías en tierra.
 - **Cuando lo decida la compañía.**
 - **Si la compañía tiene su oficina central en el extranjero.**
- Se mantienen el resto de casos del RD 877/2011.
- Nueva Disp. Ad. 6ª: **las OR podrán emitir o renovar certificados de convenios internacionales.**
- Nueva Disp. Ad. 7ª: las inspecciones del “Plan Lista Blanca” se incluyen como reconocimientos extraordinarios.
- Se ha modificado la Disp. Ad. 1ª del RD 357/2015: las OR podrán expedir y renovar el Certificado de Trabajo Marítimo y Declaración de Conformidad Laboral Marítima (Parte I) → **no quiere decir que el ISM y la IT vayan a delegar en OR.**



Índice

1

- **Prórroga de Certificados por el COVID-19. Enmiendas Manila. Certificados lastre. Regla de SOLAS sobre ciberseguridad.**

2

- **Reglamento de reciclaje. Elaboración del Inventario de Materiales Peligrosos (IHM).**

3

- **Emisiones de CO₂. Resultados del MEPC 75 y aplicación del EU ETS al transporte marítimo.**

4

- **Piratería en el golfo de Guinea.**

5

- **Control por el Estado Rector del Puerto (PSC).**

6

- **Inspección de buques. Ampliación de la delegación en organizaciones reconocidas.**

7

- **Enmiendas 2018 Convenio sobre el Trabajo Marítimo (CTM 2006). Inspecciones intermedias.**

Enmiendas 2018 Convenio sobre el Trabajo Marítimo (CTM 2006). Inspecciones intermedias

- **Entrada en vigor: 26 de diciembre de 2020**
- **Norma A2.1 – Acuerdos de empleo de la gente de mar**
- **Norma A2.2 – Salarios**
- Los acuerdos de empleo de los marinos, el pago de salarios y el derecho de repatriación deben mantenerse *cuando un marino sea mantenido en cautiverio a bordo o fuera del buque como consecuencia de actos de piratería o de robo a mano armada contra los buques.*
- **Las empresas deben comprobar que sus acuerdos de empleo y la DMLC Parte 2 no contienen ningún punto que pueda ser contrario a esta obligación.**
- **Consultada la DGMM, no será necesario modificar la DMLC Parte 1.**

Enmiendas 2018 Convenio sobre el Trabajo Marítimo (CTM 2006). Inspecciones intermedias

- Entre el segundo y tercer aniversario de la fecha de su Certificado de Trabajo Marítimo.
- Para muchos buques, esto significa **entre mayo/agosto de 2020 y mayo/agosto de 2021.**
- **Por el momento la Administración no nos ha informado de ningún cambio respecto de la Instrucción de servicio de la DGMM 2/2018.**
- Repositorio con toda la documentación en la zona de socios de la web de ANAVE.
- **Importante comprobar la fecha de sus certificados y organizar con tiempo su renovación.**

ANAVE
ASOCIACIÓN DE NAVIEROS ESPAÑOLES

Cuestiones planteadas por los asistentes

Libros electrónicos

- **Aceptación y uso de libros registro electrónicos** a los Libros registro de hidrocarburos (Partes I y II), carga, basuras, cambio de combustible, etc.
- **1 octubre 2020:** ha entrado en vigor una enmienda a los Anexos I, II y V del Convenio MARPOL para permitir el uso de los libros de registro electrónicos.
- Las empresas están mostrando cada vez más interés por usar diarios electrónicos de operaciones a bordo de los buques en lugar de modelos en formato de papel.

ANAVE
ASOCIACIÓN DE NAVIEROS ESPAÑOLES

Debate con la Administración



ASOCIACIÓN DE NAVIEROS ESPAÑOLES

COMUNICACIÓN (2020/C 349/01).

Directrices sobre el control del cumplimiento de las obligaciones impuestas por el Reglamento de la Unión Europea sobre el reciclado de buques en relación con el inventario de materiales peligrosos de los buques que operan en aguas europeas

Noviembre de 2019

- Responsabilidad de cumplimiento -> Armador (presentar pruebas justificando el impacto de COVID-19)
- Tener en cuenta circunstancias excepcionales COVID-19.
- No puede recurrirse automáticamente al concepto de fuerza mayor.
- Se evaluarán las circunstancias específicas de cada armador.
- Se establecen normas de actuación para dos escenarios específicos durante un periodo limitado de seis meses (hasta el 31/06/2021).

1.- BUQUES SIN IMP Y/O CERTIFICADOS VÁLIDOS



- El armador declara que dicho incumplimiento se debe a la situación creada por la COVID-19.
 - El armador debe demostrar que se han tomado todas las medidas posibles para llevar a cabo el trabajo y obtener certificación requerida.
 - Contrato servicios, Justificación imposibilidad de realizar reconocimientos,....
- Si se acepta la prueba:
 - Se dará un plazo de cuatro meses para obtener el inventario y el certificado requeridos.
 - Se advertirá al buque y se registrarán la inspección y la advertencia en Thetis-EU y en el acta de inspección.

2.- BUQUES CON IMP INCOMPLETO (SIN TOMA DE MUESTRAS A BORDO)



- EL IMP no tiene la toma de muestras a bordo o los reconocimientos a bordo no pudieron realizarse por la COVID-19.
- El armador presenta una planificación y disposiciones que documenten cuando se podrá completar el IMP por las personas cualificadas.
 - Documentación con la planificación, estado de los trabajos y personas responsables.
- Si se acepta la prueba:
 - Se dará un plazo de cuatro meses para obtener el inventario y el certificado requeridos.
 - Se advertirá al buque y se registrarán la inspección y la advertencia en Thetis-EU y en el acta de inspección.