

ANAVE - Circular de Régimen Interior

Fecha: 2 septiembre 2016
Ref.: Varios 17/2016/MC

Asunto: Actualización sobre varios asuntos de interés

Muy Sres. nuestros:

En el documento que adjuntamos como **Anexo** hemos sintetizado algunas novedades recientes que consideramos pueden ser de su interés, sobre los siguientes asuntos:

1. Revisión del plan de inspecciones Lista Blanca. Instrucción de Servicio 6/2016. Detención del buque "Maresa Dos".
2. Convenio sobre gestión de las aguas de Lastre. Probable cumplimiento de los requisitos de entrada en vigor en este mismo mes de septiembre.
3. Informes presentados a la OMI sobre la disponibilidad de combustible con bajo contenido de azufre ($\leq 0,5\%$).
4. Rectificación de errores en certificados profesionales con arreglo a las Enmiendas de Manila.
5. Capacitación de los oficiales de la marina mercante para impartir formación sobre Prevención de Riesgos Laborales
6. Encuesta de DNV-GL en relación con el uso del Gas Natural Licuado como combustible marino.
7. Short Sea Conference 2016.

En algunos casos, en dicho documento hay enlaces que les remiten a circulares recientes en las que pueden ampliar información sobre estos asuntos.

Estamos a su disposición para cualquier aclaración adicional sobre estos asuntos.

Muy cordialmente

Manuel Carlier
Director General

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

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

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

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

>>>-----

ANAVE - ACTUALIZACIÓN DE ASUNTOS DE INTERÉS PARA LAS EMPRESAS ASOCIADAS

(2 septiembre 2016)

1. Revisión del plan de inspecciones Lista Blanca. Instrucción de Servicio 6/2016. Detención del buque "Maresa Dos".
 2. Convenio sobre gestión de las aguas de Lastre. Probable cumplimiento de los requisitos de entrada en vigor en este mismo mes de septiembre.
 3. Informes presentados a la OMI sobre la disponibilidad de combustible con bajo contenido de azufre ($\leq 0,5\%$).
 4. Rectificación de errores en certificados profesionales con arreglo a las Enmiendas de Manila.
 5. Capacitación de los oficiales de la marina mercante para impartir formación sobre Prevención de Riesgos Laborales
 6. Encuesta de DNV-GL en relación con el uso del Gas Natural Licuado como combustible marino.
 7. Short Sea Conference.
-

1. Revisión plan de inspecciones Lista Blanca. Instrucción de Servicio 6/2016. Detención del buque "Maresa Dos".

El 11 de agosto, con nuestra circular SMA 27/2016/MC, les adjuntamos la instrucción de servicio 6/2016 de la DGMM, que revisa el Plan de Inspecciones Lista Blanca.

En la reunión del Informe de Seguridad y Medio Ambiente que ANAVE presentó a finales de mayo, la DGMM ya nos había anunciado su intención de modificar la mecánica de funcionamiento del Plan Lista Blanca a escala nacional. El objetivo que pretende la DGMM con esta revisión es concentrar los esfuerzos en los buques que son más susceptibles de presentar deficiencias en una inspección y premiar a las empresas que vigilan el cumplimiento de las disposiciones a bordo de sus buques reduciendo el número de inspecciones.

A finales de julio, la DGMM nos envió una Instrucción de Servicio sobre este asunto, que está pendiente de la firma del Director General para su publicación. Una vez se publique la instrucción, se van a aplicar los siguientes criterios:

1. Si un buque de pabellón español:
 - a) ha sido **detenido** o ha totalizado **10 o más deficiencias** en una **inspección MoU**, o
 - b) si ha totalizado **10 o más deficiencias** en una **inspección del Plan Lista Blanca**, o
 - c) si en una inspección del Plan Lista Blanca se descubre una o varias deficiencias que, a juicio del inspector, pudiera haber dado lugar a una detención en una inspección MoUse le va a hacer un seguimiento al menos durante **1 año** con inspecciones cada **3 meses**. Se va a llevar a cabo una **inspección obligatoria** antes de despachar al buque con destino a puerto extranjero. Si durante el período de seguimiento de 1 año no se vuelven a producir las circunstancias que generaron la primera alerta automática en la aplicación de "Despacho" de los servicios informáticos de la administración, no se volverán a generar otras alertas adicionales.
2. Los buques de **GT<500** o de **más de 30 años**, se van a seguir inspeccionando como hasta ahora, es decir, **cada vez que el buque se vaya a despachar a puerto extranjero**.
3. Los buques que hayan obtenido buenos resultados en las inspecciones, y por tanto no se encuentran en las circunstancias descritas en los puntos 1 y 2 anteriores, **no serán objeto de dicho seguimiento ni de inspecciones adicionales del Plan Lista Blanca** salvo las que se hayan programado para la emisión, renovación o refrendo de sus certificados, o a menos que haya razones justificadas que motiven llevar a cabo una inspección no programada.

Adicionalmente, la DGMM nos ha informado de que el 22 de agosto se ha producido, en Gibraltar, la detención del buque supply “*Maresa Dos*”, de “Marítima del Estrecho”, de 126 GT y construido en 2004.

Según los datos de la inspección que constan en la base de datos del MOU, el buque totalizó 2 deficiencias que han dado lugar a la detención. La primera de ellas está relacionada con el incumplimiento del Anexo I de MARPOL sobre reglas para prevenir la contaminación por hidrocarburos (parece ser que, probablemente por error o descuido, la tripulación efectuó una descarga ilegal a la mar). La segunda deficiencia afecta al Convenio MLC 2006 en relación con la prevención de accidentes (elementos estructurales y de acceso al buque).

En estos primeros 8 meses de 2016, desde el punto de vista de las inspecciones, se han llevado a cabo un 26,5% menos que en 2015. Esto significa que, aunque los resultados de las inspecciones hasta ahora estaban siendo bastantes buenos, como se han producido ya 2 detenciones (una en enero y está última del mes de agosto), el cociente entre las detenciones e inspecciones viene penalizado por ese bajo número de inspecciones y en este momento tenemos un porcentaje de detenciones muy superior al del año pasado (del 5,6% frente al 2% de 2015).

En consecuencia, si se sigue manteniendo esta tendencia en el bajo número de inspecciones y si se produjera una detención adicional, nuestra permanencia en la Lista Blanca para el año que viene no estaría garantizada. Por ello **es fundamental que las empresas extremen sus precauciones al preparar las inspecciones para evitar que se produzcan nuevas detenciones.**

2. Convenio sobre gestión de las aguas de Lastre. Probable cumplimiento de los requisitos de entrada en vigor en este mismo mes de septiembre.

Finlandia ha anunciado que ratificará el Convenio de Gestión de Agua de Lastre (BWM) de la OMI el próximo día 8 de septiembre. El presidente finlandés, Sauli Niinistö, ya aprobó el pasado el 17 de junio la propuesta del parlamento para ratificar este convenio, pero el procedimiento administrativo se ha retrasado por la temporada de vacaciones.

Según los datos actuales de tonelaje de flota mundial manejados por la OMI, la incorporación de la flota finlandesa, que supone aproximadamente un 0,14% del GT de la flota mundial, aumentaría el tonelaje total que suman los Estados que han ratificado el Convenio BWM justamente al 35,01%, lo que, de confirmarse, provocaría su **entrada en vigor el 8 de septiembre de 2017**. Sin embargo, esto se basa en datos de la flota de finales de junio, ya que la OMI ya no actualiza mensualmente los datos de tonelaje para el cumplimiento del Convenio, sino con cada ratificación por parte de un Estado.

Una vez Finlandia ratifique el Convenio, se utilizarán las cifras de flota mundial de finales de agosto para confirmar que se han cumplido los requisitos. Si los tonelajes de otros Estados que han ratificado el BWM han disminuido ligeramente, podría no ser suficiente todavía para su entrada en vigor.

En cualquier caso, el pasado 25 de agosto, el embajador de Panamá ante la OMI, Arsenio Domínguez confirmó que este país está avanzando definitivamente hacia la ratificación, que podría producirse "en uno o dos meses", con lo que parece seguro que el convenio entre en vigor en 2017.

3. Informes presentados a la OMI sobre la disponibilidad de combustible con bajo contenido de azufre ($\leq 0,5\%$).

Según establece el Anexo VI de MARPOL, la OMI tiene que decidir (a más tardar en 2018) si el límite del 0,5% en el combustible marino fuera de las SECAS se aplicará desde 2020 o 2025, en función de un estudio sobre la disponibilidad o no en 2020 de combustible suficiente de tales características.

En mayo de 2015, la OMI aprobó los términos de referencia del estudio en cuestión que, en septiembre de 2015 se encargó a un consorcio de los consultores CE Delft / Stratass. En paralelo, varias organizaciones del sector refinero (IPIECA, Canadian Fuels Association, Japanese Petroleum Association y FuelsEurope/Concawe) junto con BIMCO, encargaron un estudio paralelo e independiente a la consultora norteamericana EnSys, con los mismos términos de referencia.

Los resultados de ambos informes ya se conocen. Si bien las estimaciones cuantitativas de demanda y oferta de combustibles para 2020 son bastante similares en ambos estudios (incluso sobre una variable muy difícil de estimar, como es el número de buques que habrán instalado *scrubbers* en 2020), las conclusiones cualitativas finales que se extraen de los mismos son bastante diferentes. A saber:

- **CE Delft:** *"Los resultados indican que la industria de refino puede producir suficiente cantidad de combustibles marinos de la calidad demandada en los tres casos analizados (base, alto y bajo), mientras suministra a otros sectores al mismo tiempo los productos del petróleo que necesitan."*
- **EnSys:** *"Teniendo en cuenta estas previsiones, los resultados apuntan a una extrema dificultad, y de hecho a una potencial inviabilidad para el sector de refino de suministrar el combustible necesario por debajo del nuevo tope global de azufre y satisfacer simultáneamente la demanda de todos los demás sectores, sin excedentes o déficits. Los impactos correspondientes en el mercado se estima serían substanciales en todos los productos y regiones del mundo, no sólo sobre los combustibles marinos, y, en consecuencia, potencialmente importantes sobre todas las economías y sectores".*

IPIECA (la asociación mundial del sector petrolero y gasista para asuntos sociales y medioambientales) ha hecho público un análisis comparativo de ambos estudios en el que pide a los Estados miembros de la OMI que tengan plenamente en consideración también el estudio de EnSys (al que concede mayor credibilidad).

En suma, cuando ya se consideraba muy probable que la decisión sobre la fecha definitiva se tomaría en el MEPC70 y que probablemente sería sobre la fecha de 2020, **esta decisión podría diferirse o bien decantarse por la fecha de 2025**, que concedería más tiempo a las refinerías para poner en marcha las inversiones necesarias. Como recordarán, la UE ya se determinó que, en cualquier caso, el citado límite entrará en vigor en sus aguas en 2020.

En nuestra circular de 30 de agosto y referencia [SMA 28/2016/MC](#) les informábamos con más detalles sobre este asunto y les adjuntábamos los resúmenes ejecutivos de ambos estudios.

4. Rectificación de errores en certificados profesionales con arreglo a las Enmiendas de Manila.

El pasado mes de abril, mediante la circular de referencia [SMA 9/2016/EC](#) les informamos de que en los títulos profesionales españoles aparece un error al hacer mención, en relación con la obligación de llevar a bordo el original del título y su refrendo, al párrafo 9 de la Regla 1/2 del Convenio STCW, cuando debería figurar en su lugar el párrafo 11, según la nueva redacción de la regla dada por las Enmiendas de Manila 2010.

A pesar de tratarse de un claro error tipográfico sin mayor importancia, determinados registros europeos están refrendando dichos títulos de marinos españoles con fecha de validez solo hasta el 31 de diciembre de 2016, al entender que no están redactados conforme a las citadas Enmiendas.

Tras informar a la DGMM nos indicaron que, para subsanar este error en los títulos ya existentes, estos deberían ser nuevamente emitidos por la DGMM, debiendo solicitarse dicha expedición, por el Procedimiento de Reclamación.

Posteriormente, algunas empresas nos han informado de que muchos de sus tripulantes, especialmente subalternos, por no disponer de medios electrónicos para enviar sus títulos a la DGMM, han acudido a las capitanías marítimas, las cuales les han indicado que el error no se debe a las mismas y que debe de ser subsanado por la DGMM. También tenemos conocimiento de que las nuevas tarjetas se siguen emitiendo con el mismo error por parte de las capitanías.

Por último, también se ha detectado que se están modificando las fechas de validez de las tarjetas profesionales, cuando en principio se estableció que las nuevas tarjetas mantendrían las fechas de validez que ostentaban al momento de solicitar el canje (salvo en aquellos casos en los que se haya solicitado la renovación de las tarjetas en lugar del canje).

Ya hemos trasladado a la DGMM todos estos problemas en una reunión mantenida en el mes de agosto, y estamos a la espera de que nos confirmen si serán quienes subsanen todos estos errores directamente, o si, por el contrario, también las capitanías serán informadas de que también pueden hacerlo.

5. Capacitación de los oficiales de la marina mercante para impartir formación sobre Prevención de Riesgos Laborales (PRL)

A raíz de las inspecciones intermedias del MLC 2006, se detectó que la Inspección de Trabajo (IT) exige que la formación de los marinos sobre Protección de la seguridad y la salud y prevención de accidentes, sea certificada por un servicio de prevención de riesgos autorizado, o bien que los oficiales o el personal de la propia empresa naviera encargado de la formación en materia de PRL, posean a su vez, una formación adecuada, que no debería ser inferior a la contenida en el programa de formación para el desempeño de las funciones de nivel intermedio, conforme al contenido que se expone en el Anexo V de la Ley de PRL.

Para acreditar este último punto, ANAVE elaboró un informe que se envió a la IT en el mes de julio, mediante el que se pretende demostrar que los conocimientos, formación práctica y certificaciones de los oficiales de la marina mercante son, al menos, equivalentes a los exigidos por citado el Anexo V de la LPRL.

Aún no hemos recibido respuesta. Confiamos en que, a la vista de la información aportada, la IT asuma nuestro criterio sobre este asunto y por tanto, que la formación sobre PRL a los trabajadores de la mar pueda ser impartida, con plena validez legal, por los oficiales de la marina mercante.

8. Encuesta de DNV-GL en relación con el uso del Gas Natural Licuado como combustible marino.

Como les hemos venido informando, se ha puesto en marcha recientemente un importante proyecto de I+D+i, con apoyo europeo (en el marco del Mecanismo Conectar Europa) denominado **Core LNGas hive**, en el que participan unas 42 empresas e instituciones, bajo la coordinación de ENAGÁS y Puertos del Estado.

Entre los objetivos de este proyecto, todos ellos relacionados con el uso del GNL como combustible marino, está el desarrollo de una propuesta de Marco Nacional de Infraestructuras de combustibles alternativos en los puertos españoles. Uno de los elementos necesarios para el desarrollo de dicho marco es la elaboración de un estudio sobre **Demanda Potencial de suministro de GNL a buques en 2025**, que ha sido encargado por los coordinadores del proyecto a DNV GL.

Como parte de ese estudio, se va a llevar a cabo una **encuesta** entre todos los potenciales agentes interesados (armadores, puertos, suministradores, etc.).

ANAVE, que representa a GASNAM en el llamado Policy Advisory Group del citado proyecto, ha recibido de los consultores DNV GL la petición de **difundir dicha encuesta entre nuestros asociados y recabar su máxima colaboración**. En los próximos días vamos a enviar una circular explicando a las empresas como pueden participar si lo desean en esta encuesta.

Somos perfectamente conscientes de que las empresas están más que saturadas de encuestas de este tipo y también es evidente que este estudio es una tarea muy complicada, por lo que sus resultados tendrán una fiabilidad limitada.

No obstante, pensamos que el asunto de fondo (el desarrollo de las infraestructuras de suministro de GNL en los puertos españoles) es de gran interés para el sector naviero español y que la fiabilidad de una encuesta de este tipo es tanto mayor como sea la participación en la misma.

Por ello, **nos permitimos animarles a que, en la medida en que les sea posible, aquellas empresas que tengan un interés en este asunto participen cumplimentando la encuesta**.

6. Short Sea Conference.

Los días 29 y 30 de septiembre tendrá lugar en Barcelona la *European Shortsea Conference 2016*, organizada por la Asociación Española para la Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC Spain) que, como saben, preside ANAVE, con el apoyo de la Autoridad Portuaria de Barcelona y la colaboración de Flota Suardiaz, GNV, Grimaldi Logística y Neptune Lines. Además cuenta con el patrocinio de Bureau Veritas, Trasmediterranea, Unión Fenosa, y Wärtsila.

Las diferentes sesiones tratarán sobre los asuntos de máxima actualidad para el Transporte Marítimo de Corta Distancia, como la situación del mercado europeo (oferta y demanda), las normas medioambientales y sus implicaciones sobre el TMCD, las políticas europeas de transporte y su financiación, y las actividades de formación en logística e intermodalidad.

Junto a esta temática, un atractivo igualmente importante de la conferencia es que contará con la participación de las más importantes empresas y profesionales del ámbito del TMCD, representantes de la Administración, Comisión Europea, etc. por lo que los diversos actos técnicos y sociales facilitarán a los participantes una eficaz labor de "networking".

La European Short Sea Conference se celebra anualmente en un país diferente de los pertenecientes a la European Shortsea Network (ESN), que agrupa a los centros de promoción del TMCD de 22 países europeos. En anteriores ediciones, ha tenido lugar en Dublín (2012), París (2013), Lisboa (2014), Copenhague (2015) y este año en Barcelona.

Para facilitar la organización, agradeceríamos a aquellas personas que tengan previsto participar que formalicen su inscripción lo antes posible, lo que pueden hacer en el siguiente enlace:

<http://www.shortsea.es/index.php/sign-up>