

ANAVE – Circular de Régimen Interior

Madrid, 19 de enero de 2016
Ref: SMA 2/2016/AB

Asuntos varios:

1. **Los criterios para la entrada en vigor del Convenio BWM todavía no se han alcanzado y son necesarias más ratificaciones**
2. **España volverá previsiblemente a formar parte de la Lista Blanca del MOU de París desde el 1 julio 2016**
3. **Curso gratuito on-line de la OMI sobre eficiencia energética a bordo de los buques**

Muy Srs. nuestros:

1. **Los criterios para la entrada en vigor del Convenio BMW todavía no se han alcanzado y son necesarias más ratificaciones**

La OMI ha confirmado que el Convenio sobre la Gestión de Agua de Lastre (Convenio BWM) **no entrará en vigor el próximo 24 de noviembre** ya que, a pesar de las ratificaciones que se produjeron a finales del año pasado, las cifras del tonelaje de la flota combinada de los Estados firmantes sigue siendo insuficiente para activar su entrada en vigor.

Hasta ahora, 47 países han ratificado el Convenio, cifra que supera ampliamente la exigida de 30 países, pero, según el proceso de verificación que están llevando a cabo la propia OMI y la consultora *IHS Maritime and Trade*, que se espera completar dentro de tres semanas, la Organización ha podido confirmar que el tonelaje de la flota combinada de dichos países totaliza el 34,56% del total mundial, cifra que no alcanza el 35,00% necesario para la entrada en vigor del Convenio.

El Secretario General de la OMI, Kitack Lim, ha comentado al respecto: *“Las recientes ratificaciones han acercado enormemente el Convenio BWM a su entrada en vigor. Si bien no se puede prever exactamente cuándo se producirá, quisiera instar a los países que aún no lo hayan hecho a que lo ratifiquen tan pronto como sea posible, a fin de que se pueda determinar una fecha para su entrada en vigor y que sea ampliamente aceptado cuando sea así. En particular, se pide a los países con grandes flotas mercantes que todavía no lo han hecho que aceleren los procesos para ratificar el Convenio.”*

“Se ha alentado a los navieros a instalar el equipo necesario y establecer procedimientos operativos adecuados a las reglas y normas de la OMI, para que el Convenio BWM se pueda aplicar rápida y eficazmente tras su entrada en vigor. Las enmiendas al Convenio, que se introducirán después de que éste entre en vigor, se van a estudiar en la próxima reunión que el Comité de Protección del Medio Marino celebrará en abril”, añadió el Secretario General.

Bélgica ha anunciado que ratificará próximamente, por lo que es previsible que el convenio entre en vigor en el primer semestre de 2017. **ANAVE tiene previsto reactivar si grupo de trabajo sobre este asunto tan pronto se conozca la fecha definitiva.**

2. **España volverá previsiblemente a formar parte de la Lista Blanca del MOU de París**

A partir del **1 de julio** de este año, el pabellón español volverá previsiblemente a formar parte de la **Lista Blanca** de clasificación de banderas del Memorandum de París para el Control de los Buques por el Estado Rector del Puerto (MOU de París).

Los datos provisionales a los que hemos tenido acceso sobre las inspecciones efectuadas a los buques españoles en el trienio 2013-2015 y el número de detenciones acumuladas en dicho periodo, parecen

indicar que se cumplen los requisitos para que España vuelva a la Lista Blanca de las banderas de mayor calidad, que mantienen un historial continuado de bajo porcentaje de detenciones.

Como consecuencia de las 7 detenciones sufridas por buques españoles entre los años 2012 y 2014 (que totalizaron el 3,4% de las inspecciones efectuadas a dichos buques) como Uds. conocen, el pasado 1 de julio de 2015 España pasó a la Lista Gris, tras haber permanecido durante 10 años en la Lista Blanca. Los resultados más positivos obtenidos en 2015 (2 detenciones), así como la eliminación de los datos del año 2012 (que se saldó con 4 detenciones), han hecho posible que España mejore posiciones dentro del sistema de clasificación de banderas del MOU y es previsible que cuando, dentro de 6 meses, se publique el informe anual, España vuelva a formar parte de la Lista Blanca.

En el último informe publicado por el MOU de París, las listas estaban formadas por 72 Estados de bandera, 43 de ellos forman parte de la Lista Blanca, 19 de la Lista Gris y 10 de la Lista Negra. Solo se clasifican aquellas banderas cuyos buques han sido objeto de un mínimo de 30 inspecciones en el mencionado periodo de 3 años.

3. Curso gratuito on-line de la OMI sobre eficiencia energética a bordo de los buques

Como Uds. recordarán, en 2011, la OMI adoptó mediante la Resolución MEPC.203(62) un conjunto de medidas técnicas y operacionales obligatorias que constituyen el marco normativo sobre la eficiencia energética de los buques. Dichas medidas entraron en vigor el **1 de enero de 2013**, como parte del capítulo 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL.

En 2013, la OMI y la Universidad Marítima Mundial (WMU) desarrollaron un **curso de “capacitación de formadores”** sobre la gestión de la eficiencia energética de los buques, prestando una especial atención a la gestión del buque y a las cuestiones operacionales para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero producidas por el transporte marítimo. Dicho curso se ha actualizado en 2015, como parte del material de un ciclo de conferencias sobre la materia, además de servir como elemento pedagógico a potenciales formadores que, a su vez, impartan cursos en este campo relativamente nuevo y en desarrollo.

Su objetivo es apoyar las actividades de fomento de la capacidad de la OMI destinadas principalmente a los países en vías de desarrollo. No obstante, por su posible interés para las empresas, les adjuntamos el enlace desde el que pueden descargar gratuitamente el citado curso (en inglés):

<http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/IMO-Train-the-Trainer-Course.aspx>

El curso incluye recursos de formación como presentaciones (en formatos PDF y Power Point), carteles explicativos, ejercicios y tareas, y está estructurado de la siguiente manera:

1. Manual del formador.
2. Contenidos de cada uno de los módulos:
 - a) Cambio climático y respuesta del transporte marítimo.
 - b) Normas sobre eficiencia energética y directrices relacionadas.
 - c) De la gestión a la operación.
 - d) Gestión de la eficiencia energética a bordo del buque.
 - e) Interfaz buque/puerto en cuestiones sobre eficiencia energética.
 - f) Sistemas y planes de gestión de la eficiencia energética.
3. Ejercicios y tareas para cada uno de los módulos.
4. Calculador del Índice de Eficiencia Energética de Proyecto del buque (EEDI) y documentos relevantes.

Saludos cordiales,

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.*

>>>-----