

Novedades normativas sobre Seguridad y Medioambiente

Diciembre 2022

ÍNDICE

1. SOLAS Y OTROS CÓDIGOS RELACIONADOS CON LA SEGURIDAD DEL BUQUE.....	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	16
2. MARPOL Y OTROS ASUNTOS RELACIONADOS CON LA PROTECCIÓN DEL MEDIOAMBIENTE MARINO	27
2.1. Enmiendas en periodo de cumplimiento y próxima entrada en vigor de enmiendas ya adoptadas	27
2.2. Anexos de MARPOL	33
2.3. Otros asuntos relacionados con la protección del medioambiente.....	41
3. UNIÓN EUROPEA (UE)	46
3.1. Novedades normativas publicadas en el DOUE	46
3.2. Otros asuntos comunitarios	47
4. PIRATERÍA.....	60
5. PORT STATE CONTROL.....	64
5.1. Resultados del informe del MOU de París correspondiente a 2021	64
5.2. Resultados del PSC para buques de pabellón español	67
5.3. Campaña de Inspección Concentrada (CIC)	69
5.4. Otros asuntos relacionados con el PSC.....	70
6. NORMATIVA ESPAÑOLA.....	71
6.1. Novedades normativas publicadas en el BOE.....	71
6.2. Otros asuntos relacionados con la normativa española	79

1. SOLAS Y OTROS CÓDIGOS RELACIONADOS CON LA SEGURIDAD DEL BUQUE

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

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 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 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** contruidos **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**”.*

1.2. Entrada en vigor de enmiendas adoptadas

2023	2024
386 ESP Code: Thickness measurement requirements during 1st renewal surveys of double hulled tankers STCW: 392 New definition of “high-voltage” 393 Electro-technical officers become responsible at the operational level 437 IMSBC Code: Amendments to the International Maritime Solid Bulk Cargoes (IMSBC) Code (06-21)	SOLAS II-1: 365 Mooring Arrangements 366 Valve in the collision bulkhead 374 Cargo hold high level water detector LSA Code: 380 The removal of the requirement to launch free-fall lifeboats with the ship making headway at speeds up to 5 knots in calm water 338 Hand operated launching of rescue boats 382 FSS Code: Fault isolation for individually identifiable fire detector systems 389 SOLAS II/IBC/IGC/MARPOL I: Doors in watertight bulkheads 234 SOLAS IV: Modernisation of GMDSS 358 IGC and IGF Codes: Materials for cryogenic service
	IGF Code: 350 Various amendments: - Lessons learned - Fire protection - Fuel containment - Fuel tank loading limits - Pressure relief on IC engines 385 Pressure relief system 403 Fire protection of the fuel 434 IMDG Code: Amendments to the International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code (41-22)

1 de enero de 2023

Resolución MSC.483(103), adoptada el 13 de mayo de 2021:

Enmiendas al Código Internacional sobre el Programa Mejorado de Inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros, 2011 (Código ESP)

El Código ESP 2011, modificado por la Resolución MSC.461(101), estableció en el anexo B, apartado A del Anexo 2, las siguientes mediciones de espesores que se tomarán durante el primer reconocimiento de renovación de los petroleros de doble casco:

- Una sección de planchas de cubierta para toda la manga, en la zona de la carga.
- Mediciones, para la evaluación general y registro del tipo de corrosión, de los elementos estructurales sujetos a un reconocimiento minucioso, de acuerdo con el Anexo 1.
- Zonas sospechosas.

El MSC 103 adoptó enmiendas al Código armonizando las disposiciones para los petroleros con las de los graneleros, requiriendo que solo las “zonas sospechosas” estén sujetas a mediciones de espesores en el primer reconocimiento de renovación de un petrolero de doble casco y suprimiendo los demás elementos.

Resolución MSC.486(103), adoptada el 13 de mayo de 2021:

Enmiendas al Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978 (“Convenio de formación de 1978”)

El Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la gente del mar (Convenio STCW) hace referencia al concepto de “alta tensión”, pero no establece una definición concreta de este término.

La modificación adoptada por el MSC 103 incluye la siguiente definición de “alta tensión”: “*tensión superior a 1.000 voltios de corriente alterna (AC) o continua (DC)*”.

En consecuencia, se aplicará esta definición en cada caso del Convenio STWC en el que exista una norma mínima de competencia que use este término.

Resolución MSC.487(103), adoptada el 13 de mayo de 2021:**Enmiendas a la Parte A del Código de Formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio de Formación)**

En 2010, el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la gente del mar (Convenio STCW) adoptó varias disposiciones relacionadas con los desarrollos tecnológicos y operacionales de los buques que requieren nuevas competencias de la tripulación. En particular, se incluyeron requisitos para la certificación de los Oficiales Electrotécnicos (ETOs).

En el Convenio actual se proporcionan las funciones en las normas de competencia para los ETO a nivel operacional, pero la definición del término “a nivel operacional” no incluye a los ETO. Esta enmienda incluye a los ETO en dicha definición y aclara que los ETOs serán considerados responsables a nivel operacional. Se aplicará a todos los ETOs a bordo de los buques a partir del 1 de enero de 2023.

Se ha modificado el Capítulo I (Normas relativas a las disposiciones generales), en concreto, se ha sustituido el apartado .3.1 de la Sección A-I/1, que figura en la definición de “nivel operacional” por el texto siguiente: “.3.1 *prestar servicio como oficial de la guardia de navegación o la guardia de máquinas, oficial de servicio en espacios de máquinas sin dotación permanente, oficial electrotécnico o radioperador a bordo de un buque de navegación marítima, y...*”.

1 de enero de 2024

Resolución MSC.474(102), adoptada el 11 de noviembre de 2020:**Enmiendas a la regla II-1/3-8 de SOLAS sobre el equipo de remolque y amarre**

Tras varios accidentes a bordo relacionados con los cabos de amarre la OMI desarrolló nuevas prescripciones sobre la disposición y mantenimiento de estos.

En particular, se han añadido **4 nuevos párrafos** a la **regla II-1/3-8**, que tratan sobre:

- **Requisitos de proyecto:** los buques nuevos y sus equipos de amarre (incluidos cabos/cables) se proyectarán de forma que se garantice la seguridad en el trabajo y el amarre seguro. Se deberá incluir información específica en el Plan de disposición de remolque y amarre descrito en las nuevas directrices. No se requiere que la Administración del Estado de bandera apruebe el plan.
- **Inspección y mantenimiento:** todos los buques, independientemente de su tamaño y fecha de construcción, estarán sujetos a inspecciones y requisitos de mantenimiento de sus equipos de amarre incluidos los cabos.

Se han elaborado **3 grupos de directrices adicionales** que cubren el proyecto, mantenimiento y resistencia de los equipos de amarre.

Los nuevos requisitos se aplicarán a buques de $GT \geq 3.000$ cuyo contrato de construcción se firme a partir del 1 de enero de 2024, la fecha de puesta de quilla se produzca a partir del 1 de julio de 2024 o se entreguen a partir del 1 de enero de 2028. Se ha alentado a los buques de $GT < 3.000$ a que cumplan también esta norma. A los buques existentes solo les afectarán los requisitos de inspección y mantenimiento desde la misma fecha.

Es posible que el proyecto de los equipos de amarre tenga que cambiar significativamente para cumplir con los nuevos requisitos. Los motivos de los incumplimientos deberán documentarse.

Documentación relacionada:

- MSC.1/Circ.1619 (11 diciembre 2020): 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.
- MSC.1/Circ.1620 (24 diciembre 2020): Directrices para la inspección y el mantenimiento del equipo de amarre, incluidos los cabos.
- MSC.1/Circ.1175/Rev.1 (9 diciembre 2020): Orientaciones revisadas sobre el equipo de remolque y amarre de a bordo.

Resolución MSC.474(102), adoptada el 11 de noviembre de 2020:

Enmiendas al capítulo II-1 de SOLAS sobre puertas estancas y aberturas en los mamparos estancos por debajo de la cubierta de cierre de los buques de pasaje

Las enmiendas a las Partes B y B-1 del capítulo II-1 de SOLAS (MSC.216(82) y MSC.421(98)) introdujeron inconsistencias con las partes B-2 y B-4. Estas surgieron a raíz de las diferentes filosofías detrás de la evaluación probabilista de la estabilidad en avería y las premisas de las reglas en las partes B-2 y B-4. El método probabilístico no se basa en una sola cubierta (la cubierta estanca) para proporcionar el límite estanco superior, en su lugar se debería usar el límite superior del volumen de flotación. En teoría, no es necesario que sea una única superficie horizontal. Los requisitos de integridad estanca incluidos en las Partes B-2 y B-4, sin embargo, siguen haciendo referencia a la cubierta estanca.

Se acordó modificar las siguientes reglas del capítulo II-1 de SOLAS:

- **7-2.5:** para eliminar la incoherencia con la regla 17 sobre el tratamiento de las puertas en mamparos estancos.
- **12.6.1:** para simplificar los requisitos de cualquier válvula instalada en el mamparo de colisión. El proyecto de enmiendas no especifica el tipo de válvula (por ejemplo, válvula de rosca o de mariposa) pero en su lugar proporciona una serie de requisitos funcionales:
“La válvula debe ser una válvula controlada a distancia capaz de ser operada desde un lugar por encima de la cubierta estanca en los buques de pasaje y la cubierta de francobordo en los buques de carga. La válvula se debe cerrar normalmente. Si el sistema de control remoto falla durante la operación de la válvula, la válvula debe cerrarse automáticamente o ser capaz de cerrarse manualmente desde un lugar por encima de la cubierta estanca en buques de pasaje o la cubierta de francobordo en los buques de carga”.
- **13:** para estructurar y aclarar los requisitos sobre el centro de seguridad y ubicación de la consola central de operación en los buques de pasaje.
- **Varias reglas** sobre las puertas y escotillas por encima de la cubierta estanca que está permitido que permanezcan abiertas durante la navegación se han cambiado a los requisitos estándar.

Estas enmiendas aportan claridad sobre los requisitos y afectan a la disposición de la subdivisión y al proyecto de los buques. Entrarán en vigor el 1 de enero de 2024 y serán aplicables a los buques construidos a partir de esa fecha (a menos que se aplique una implantación anticipada).

Documentación relacionada:

- MSC.8/Circ.1 (10 diciembre 2020): Implantación temprana voluntaria de las enmiendas a la regla II-1/12 de SOLAS adoptadas mediante la Resolución MSC.474(102).

Resolución MSC.457(101), adoptada el 14 de junio de 2019:

Enmiendas al Código Internacional de sistemas de seguridad contra incendios (Código FSS): sistemas de gas inerte

Se han modificado varios apartados de la Sección 2 (especificaciones técnicas) del capítulo 15 (sistemas de gas inerte) del Código FSS, que quedan redactados de la siguiente manera:

Tuberías de gas inerte:

- *“2.2.3.2.1: el colector de gas inerte se podrá dividir en 2 o más ramales corriente abajo de los dispositivos de retención prescritos en el párrafo 2.2.3.1.”*
- *“2.2.3.2.6: se proveerán medios para poder conectar el colector de gas inerte a una fuente exterior de abastecimiento de gas inerte. Dichos medios consistirán en una brida empernada para tubería de 250 mm de diámetro nominal, aislada del colector de gas inerte por medio de una válvula e instalada corriente abajo de la válvula de retención. La brida debería estar proyectada de modo que se ajuste a la clase correspondiente de las normas adoptadas para el proyecto de otras conexiones externas en el sistema de tuberías de carga del buque.”*

Indicadores y alarmas:

- *“2.2.4.2: se instalarán instrumentos que, cuando se esté suministrando gas inerte, indiquen y registren de modo continuo, en todo momento:*
.1 la presión existente en los colectores de gas inerte situados corrientes abajo de los dispositivos de retención; y
.2 el contenido de oxígeno del gas inerte.”

El término “delante de” se usa en los párrafos 2.2.3.2.1, 2.2.3.2.6 y 2.2.4.2.1 del capítulo 15 del Código FSS y se contradice con la circular MSC.1/Circ.1582 (interpretaciones unificadas del capítulo 15 del Código FSS).

En estas enmiendas del Código FSS el término “delante de” se enmienda por “corriente debajo de” teniendo en cuenta que normalmente el generador de gas inerte está situado en la parte de popa del buque y los tanques en la zona de proa, y el gas inerte fluye desde el generador de gas inerte hacia los tanques de carga.

Estas enmiendas surgen a raíz de las interpretaciones unificadas (MSC.1/Circ.1582/Rev.1) y no cambian la regla, pero aclaran el texto.

Entrarán en vigor el 1 de enero de 2024 y se aplica a todos los buques que tienen instalado un sistema de gas inerte. Esta aclaración se publicó originalmente en la circular MSC.1/Circ.1582/Rev.1 sobre las Interpretaciones unificadas del capítulo 15 del Código FSS en vigor desde diciembre de 2018.

Resolución MSC.459(101), adoptada el 14 de junio de 2019:

Enmiendas al Código Internacional de dispositivos de salvamento (Código LSA): prescripciones generales aplicables a los botes salvavidas

El párrafo 4.4.8.1 del Código LSA establece que, salvo en los botes salvavidas de caída libre, se deben proporcionar remos flotantes en número suficiente para avanzar con mar en calma. Estos requisitos se establecieron originalmente para los botes salvavidas estándar con un solo motor más que para botes salvavidas con dos sistemas de propulsión independientes.

Dado que es improbable que ambos sistemas de propulsión fallen al mismo tiempo, el texto modificado permite que los botes salvavidas con dos sistemas de propulsión independientes no tengan que llevar remos flotantes:

“4.4.8.1: salvo en un bote salvavidas provisto de dos sistemas de propulsión independientes que comprendan dos motores y líneas de eje, tanques de combustible, sistemas de tuberías y cualesquiera otros accesorios por separado, y en un bote salvavidas de caída libre, remos flotantes en número suficiente para avanzar con mar en calma. Para cada remo habrá toletes, horquillas o medios equivalentes. Los toletes o las horquillas estarán sujetos al bote con piolas o cadenas”.

Esta enmienda incorpora la circular MSC.1/Circ.1597 “Interpretaciones unificadas del párrafo 4.4.8.1 del Código LSA” en el Código LSA y la deroga. Entrará en vigor el 1 de enero de 2024.

Enmiendas al Código Internacional de dispositivos de salvamento (Código LSA): dispositivos de puesta a flote y de embarco

El párrafo 6.1.1.3 del Código LSA exige que un dispositivo de puesta a flote *“no deberá depender de ningún medio que no sea la gravedad o una potencia mecánica acumulada independiente de las fuerzas de energía del buque para poner a flote la embarcación de supervivencia o el bote de rescate al que esté destinado, tanto con su carga y equipos completos como en rosca”.*

La OMI ha modificado este párrafo para permitir el uso de mecanismos operados manualmente para poner a flote los botes de rescate. Se ha sugerido que el uso de mecanismos manuales simplifica la construcción del pescante y mejora sustancialmente la fiabilidad, pero también se han expresado preocupaciones sobre los potenciales riesgos de seguridad.

Esta enmienda solo se aplica a los botes de rescate que no sean una embarcación de supervivencia. Debe tenerse en cuenta que el Capítulo III de SOLAS establece requisitos diferentes para los buques de carga y los de pasaje a este respecto.

Se ha **completado** el **párrafo 6.1.1.3** con el siguiente texto:

“No obstante lo anterior, en los buques de carga cuya masa no exceda de 700 kg con todo su equipo, con motor, pero sin tripulación, y que estén equipados con un bote de rescate que no sea una de las embarcaciones de supervivencia del buque, no será necesario que el dispositivo de puesta a flote del bote esté dotado de potencia mecánica acumulada a condición de que:

- .1 una sola persona pueda izar manualmente el dispositivo desde la posición de estiba y zallarlo a la posición de embarco;*
- .2 la fuerza ejercida en la manivela no sea superior a 160 N con un radio máximo en la manivela de 350 mm; y*
- .3 se provean medios con suficiente resistencia, tales como el cabo de acercamiento, para arriar el bote de rescate al costado del buque y mantenerlo abarloado, de modo que las personas puedan embarcar en él sin riesgos”.*

Las enmiendas entran en vigor el 1 de enero de 2024 y se aplicarán a botes de rescate instalados a bordo de los buques de carga a partir de dicha fecha.

Resoluciones MSC.475-476(102), adoptadas el 11 de noviembre de 2020:

Enmiendas al Código Internacional de seguridad para los buques que usen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación (Código IGF)

Tras el desarrollo de las directrices integrales sobre la aplicación del acero austenítico con alto contenido en manganeso para servicios criogénicos, se tuvieron que cambiar los párrafos relacionados en los Códigos IGC y IGF para hacerlos más generales en su aplicación.

Estas enmiendas permiten el uso de materiales alternativos y aclaran el cumplimiento de los requisitos de soldadura y ensayos no destructivos.

Reglas aplicables al sistema de alivio de presión:

- Actualización de la regla **6.7.1.1**: todos los tanques de almacenamiento de combustible irán provistos de un sistema de alivio de presión apropiado para el proyecto del sistema de contención de combustible y para el combustible que se transporte. Los espacios de la bodega de almacenamiento de combustible, los espacios entrebarreras y los espacios de las conexiones de los tanques, que puedan estar sometidos a presiones superiores a las de sus características de proyecto, contarán asimismo con un sistema adecuado de alivio de presión. Los sistemas de control de la presión serán independientes de los sistemas de alivio de presión.

Seguridad contra incendios:

- Se ha añadido una **nueva regla 11.8** (Reglas aplicables a los sistemas de extinción de incendios del cuarto de preparación del combustible): para los buques construidos el 1 de enero de 2024 o posteriormente, los cuartos de preparación del combustible que contengan bombas, compresores u otras posibles fuentes de ignición estarán provistos de un sistema fijo de extinción de incendios que cumpla lo dispuesto en la regla II-2/10.4.1.1 de SOLAS y en el que se tengan en cuenta las concentraciones y el régimen de aplicación necesarios que se prescriben para extinguir los incendios provocados por gas.

Soldadura de materiales metálicos y pruebas no destructivas del sistema de contención de combustible

- Se ha modificado la regla **16.3.3.5.1** sobre pruebas de tracción: la resistencia a la tracción de las soldaduras transversales no será inferior a la resistencia mínima a la tracción especificada para los correspondientes materiales de base. En el caso de materiales tales como las aleaciones de aluminio se hará referencia a las reglas para la resistencia del metal de aportación de las soldaduras de menor resistencia de la chapa (cuando el metal de aportación tiene una resistencia a la tracción inferior a la del metal de base). En todo caso, se dejará constancia de la posición de fractura a título informativo.

Está previsto que las enmiendas entren en vigor el 1 de enero de 2024 y se apliquen a aquellos buques en los que se haya utilizado acero al magnesio para la construcción de los tanques que transportan cargas a bajas temperaturas o combustible.

Documentación relacionada:

- MSC.1/Circ.1599/Rev.1 (4 diciembre 2020): Directrices provisionales revisadas sobre la aplicación del acero austenítico con alto contenido de manganeso para el servicio criogénico.

Resolución MSC.458(101), adoptada el 14 de junio de 2019:

Enmiendas al Código Internacional de seguridad para los buques que usen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación (Código IGF)

Aunque la intención original de las revisiones del Código IGF era considerar el uso de combustibles con un bajo punto de inflamación aparte del GNL, también se han tenido en cuenta algunas cuestiones relacionadas con el GNL en las que haya oportunidad de reflejar las lecciones aprendidas y sea necesario hacer mejoras.

Las enmiendas afectan a los siguientes asuntos de las Partes A y A-1 del Código IGF:

- la definición del índice de probabilidad f_v para alinearlos con SOLAS;
- reglas aplicables al límite de carga de los tanques de combustible de gas: establece las condiciones para permitir unos límites mayores que los calculados para la carga de combustible en los tanques en base a su aislamiento y a la probabilidad de un incendio exterior calentando el contenido de los tanques;
- reglas aplicables a la distribución de combustible fuera del espacio de máquinas: se modifican los requisitos para la distribución del combustible fuera de los espacios de la maquinaria, incluidos los recintos secundarios para las tuberías de gas;
- reglas aplicables a los motores de combustión interna de pistones: afecta a los sistemas de alivio contra explosiones y a su proyecto para soportar el peor supuesto de sobrepresión debido a fugas de gases encendidos para los motores de combustión interna;
- reglas aplicables a la prevención contra incendios: se modifican los requisitos de protección contra incendios del espacio en que se encuentra el sistema de contención de combustible, que estará separado de los espacios de máquinas de categoría A o de otros recintos de alto riesgo de incendio, y de los espacios de bodega donde se encuentran los tanques tipo C de almacenamiento de combustible.

Estas enmiendas mejoran la aplicación del Código IGF teniendo en cuenta las lecciones aprendidas hasta ahora. Se aplican a buques construidos o transformados para usar gas como combustible a partir del 1 de enero de 2024. Los requisitos de proyecto no se aplicarán con carácter retroactivo a buques existentes.

Resolución MSC.482(103), adoptada el 13 de mayo de 2021:

Enmiendas al capítulo II-1 de SOLAS (Construcción, estructura, compartimentado y estabilidad, instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas) sobre los detectores del nivel de agua en los buques de carga con múltiples bodegas que no sean graneleros ni buques tanque

La regla actual II-1/25 de SOLAS exige que los buques de carga de una única bodega por debajo de la cubierta de francobordo y de menos de 80 m de eslora (100 metros si se construyeron antes de 1998) dispongan de una alarma que detecte el nivel de agua. A estos buques no se les exige efectuar una evaluación de estabilidad en avería lo que significa que no existen requisitos para evaluar el efecto de una inundación en la bodega de carga. En el caso de “El Faro”, buque multipropósito que como tal no requería disponer de detectores del nivel de agua, se hundió a causa de una inundación y se perdieron vidas humanas.

El MSC 103 adoptó una nueva **regla II-1/25-1** con el fin de incluir todos los buques (excepto los graneleros) a los que actualmente no se les exige disponer de un detector del nivel de agua, independientemente de su eslora, de que dispongan de tanques laterales a cada lado de la bodega o se les aplique la norma de estabilidad en avería.

Implicaciones para los armadores y constructores navales: las alarmas de sentina, que suelen instalarse en los buques de carga que no transportan cargas a granel, ya no cumplirán los requisitos de la nueva normativa propuesta, y se requerirán detectores adicionales.

En concreto, la nueva regla 25-1 en la Parte B-4 (Gestión de la estabilidad) del capítulo II-1, establece que: *“los buques de carga con múltiples bodegas que no sean graneleros ni buques tanque, construidos el 1 de enero de 2024 o posteriormente, estarán provistos de detectores del nivel de agua en cada bodega de carga que vaya a utilizarse para transportar cargas secas. No se*

prescriben detectores del nivel de agua en las bodegas de carga situadas enteramente por encima de la cubierta de francobordo". Asimismo, dichos detectores del nivel de agua:

- deberán emitir alarmas visuales y sonoras en el puente de navegación, una de ellas cuando el nivel de agua por encima del fondo de la bodega de carga llegue a una altura no inferior a 0,3 m, y otra cuando dicho nivel llegue a una altura no inferior al 15% de la profundidad de la bodega de carga, pero no superior a 2 m; y
- estarán instalados en el extremo popel de las bodegas de carga. En el caso de las bodegas de carga que se usen ocasionalmente para lastre de agua, se podrá instalar un dispositivo neutralizador de las alarmas. Las alarmas visuales permitirán distinguir claramente los dos niveles de agua diferentes detectados en cada bodega.

Como alternativa al detector del nivel de agua a una altura no inferior a 0,3 m se considera aceptable un sensor del nivel de sentina que dé servicio a los medios de bombeo de aguas de sentina de la regla 35-1 y que esté instalado en los pozos de sentina de las bodegas de carga u otro lugar adecuado, a reserva de que:

- el sensor del nivel de sentina se instale a una altura no inferior a 0,3 m en el extremo popel de la bodega de carga; y
- el sensor del nivel de sentina emita alarmas visuales y sonoras en el puente de navegación que se distingan claramente de la alarma emitida por el otro detector del nivel de agua instalado en la bodega de carga.

Enmiendas al capítulo III de SOLAS (Dispositivos de salvamento), Parte B (Prescripciones relativas a los buques y a los dispositivos de salvamento), regla 33 (Medios de embarco y de puesta a flote de las embarcaciones de supervivencia) y al Código LSA

La regla 33.2 de SOLAS del capítulo III de SOLAS (sobre medios de embarco y puesta a flote de las embarcaciones de supervivencia) y el párrafo 4.4.1.3.2 del Código Internacional de Dispositivos de Salvamento (Código LSA) actualmente hacen referencia a los *"botes salvavidas"*, lo que podría entenderse como *"todos los botes salvavidas, incluidos los botes salvavidas de caída libre"*. La OMI acordó que el texto debía aclararse para que esta norma sólo se aplique a los botes salvavidas arriados con pescantes.

Estas enmiendas eliminan el requisito de poner a flote botes salvavidas de caída libre para comprobar su resistencia cuando el buque lleva una arrancada avante de hasta 5 nudos, en aguas tranquilas, y para los buques de carga de GT $\geq$ 20.000.

Se ha modificado el apartado 33.2 y su nueva redacción establece que: *"en los buques de carga de arqueo bruto igual o superior a 20.000, los botes salvavidas de pescante podrán ponerse a flote, utilizando bozas si es necesario, llevando el buque una arrancada avante de hasta 5 nudos en aguas tranquilas"*.

Entrará en vigor el **1 de enero de 2024**. También se aprobó una circular que propone a los gobiernos aplicar de forma anticipada y voluntaria esta enmienda y una revisión a la Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento (Resolución MSC.81(70)), como consecuencia de la adopción de las enmiendas a la regla III/33.

Documentación relacionada con estas enmiendas: Circulares MSC.6/Circ.2 – Implementación temprana y voluntaria de las enmiendas a SOLAS y al Código LSA adoptadas por las resoluciones MSC.482(103) y MSC.485(103), respectivamente.

Resolución MSC.484(103), adoptada el 13 de mayo de 2021:

Enmiendas al Código Internacional de Sistemas de Seguridad Contra Incendios (Código FSS)

El Comité adoptó unas enmiendas al **capítulo 9** del Código internacional sobre sistemas de prevención de incendios (**Código FSS**) en relación con las prescripciones sobre **aislamiento de averías** en los buques de carga y balcones de los camarotes de los buques de pasaje en los que se instale un **sistema de detección de incendios** identificable individualmente, aceptando en estos casos un aislamiento menos complejo y costoso. Está prevista su entrada en vigor el **1 de enero de 2024**.

La OMI ha elaborado unos requisitos de aislamiento de averías para los sistemas de detectores de incendios identificables individualmente (instalados en lugar de los sistemas de detectores de incendios identificables por secciones) en los buques de carga y en los balcones de los camarotes de los buques de pasajeros. Estos sistemas se pueden definir como:

- Sistema de identificación por secciones: *“un sistema con la capacidad de identificar una sección en la cual un detector o un pulsador de alarma manual ha sido activado”* (párrafo 1.2.2 del capítulo 9 del Código FSS);
- Sistema de identificación individual: *“un sistema con la capacidad de identificar la localización exacta y tipo de detector o pulsador manual que ha sido activado, y el cual puede diferenciar la señal de ese dispositivo de la de otros”* (párrafo 1.2.3 del capítulo 9 del Código FSS).

Se ha añadido un nuevo apartado 2.1.8 al apartado 2 sobre especificaciones técnicas del capítulo 9 con la siguiente redacción: *“No obstante lo dispuesto en el párrafo 2.1.6.1, en los buques de carga y en los balcones de los camarotes de los buques de pasaje en los que se instale un sistema identificable individualmente, no es necesario que cada detector de incendios esté provisto de módulos aisladores si el sistema está dispuesto de tal manera que ni su número ni la ubicación de los detectores de incendios identificables individualmente que hayan quedado inutilizados debido a una avería superen una sección equivalente en un sistema de localización de sección dispuesto de conformidad con el párrafo 2.4.1”*.

Estas enmiendas entrarán en vigor el **1 de enero de 2024** y se aplicarán a todos los buques de carga o pasaje de nueva construcción con balcones en los camarotes. También se aplicarán si se va a llevar a cabo un reacondicionamiento (*refit*) del buque y en buques existentes en los que haya instalados estos sistemas.

Resolución MSC.491(104), adoptada el 8 de octubre de 2021:

Enmiendas al Protocolo de 1998 relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1996 (Protocolo de Líneas de Carga de 1988) y al Código IGC

El MSC 102 había aprobado proyectos de enmienda:

- A la regla 27(13(a)) del Anexo I (Reglas para determinar las líneas de carga) del Anexo B del Protocolo de líneas de carga de 1988, relativa a las puertas estancas, así como a la regla 22(1)(g) sobre los imbornales, tomas y descargas (como corrección menor de acuerdo con el párrafo 3.2(vi) del documento C/ES.27/D); y
- Al párrafo 2.7.1.1 del Código IGC relativo a las puertas estancas de los buques de carga.

La modificación afecta al Capítulo III (Francobordos), regla 27 (Tipos de buques), apartado 13 (a) del Anexo B del Protocolo de 1988 de Líneas de Carga, y al Capítulo 2 (Aptitud del buque para conservar la flotabilidad y ubicación de los tanques de carga) del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel (Código CIG). Se pretende aclarar la condición de las puertas estancas de los buques de carga para ser consideradas como criterios de estabilidad en cualquier fase de la inundación.

El Comité acordó que los proyectos de enmiendas a los capítulos II y III del anexo I del anexo B del Protocolo sobre Líneas de Carga de 1988 que se había propuesto para adoptarse en este período de sesiones se considerarán aceptadas el 1 de julio de 2023 y entrarán en vigor el 1 de

enero de 2024. El Comité acordó los mismos plazos para las enmiendas del capítulo 2 del Código IGC.

Resoluciones MSC.496 a 499 y 502 a 503(105), adoptadas el 28 de abril de 2022

Enmiendas relativas a la modernización del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (GMDSS)

Tras efectuar una **revisión integral del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (GMDSS)**, el MSC 105 adoptó unas enmiendas para finalizar la tarea de su modernización y permitir el uso en el futuro de sistemas de comunicación modernos en el GMDSS, eliminando requisitos obsoletos.

Está previsto que entren en vigor el **1 de enero de 2024**. Incluyen enmiendas a los capítulos II-1, III, IV y V, y el apéndice (sobre Certificados) del Convenio SOLAS; su Protocolo de 1988; los Códigos de seguridad para naves de gran velocidad (NVG) de 1994 y 2000; los Códigos de seguridad para fines especiales (SPS) de 1983 y 2008; y los Códigos para la construcción y el equipo de unidades móviles de perforación mar adentro (MODU) de 1979, 1989 y 2009.

El MSC también adoptó enmiendas o revisiones de las resoluciones y directrices relacionadas existentes, incluidas normas de rendimiento para los equipos pertinentes.

Resoluciones MSC.498-499(105), adoptadas el 28 de abril de 2022

Código Internacional de seguridad para naves de gran velocidad (NGV)

El Comité también adoptó las Resoluciones MSC.498(105) y MSC.499(105) que incluyen modificaciones a los capítulos 8 y 14 del Código Internacional de seguridad para naves de gran velocidad (NGV) de 1994 y 2000, respectivamente.

Estas resoluciones contienen una nueva redacción al capítulo 14 del Código NGV y se han trasladado las disposiciones sobre los equipos de comunicación de dispositivos de salvamento del capítulo 8 al 14.

Estas enmiendas se refieren a los dispositivos y medios de salvamento y radiocomunicaciones, y al registro de equipos para el Certificado de Seguridad de Naves de Gran Velocidad, en relación con la modernización del GMDSS. Entrarán en vigor el **1 de enero de 2024**.

Resoluciones MSC.500-501(105), adoptadas el 28 de abril de 2022

Código marítimo internacional de cargas sólidas a granel (Código IMSBC) y Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG)

El Comité MSC 105 adoptó:

- Actualizaciones del Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG), de acuerdo con las Recomendaciones de la ONU sobre el transporte de mercancías peligrosas para todos los modos. La fecha prevista de entrada en vigor es el **1 de enero de 2024**, aunque se ha invitado a los Estados a aplicarlas voluntariamente a partir del 1 de enero de 2023.
- Modificaciones al Código Internacional de Cargas Sólidas a Granel (IMSBC), para incluir nuevas definiciones (entre ellas, la definición actualizada de las ‘cargas del grupo A’), referencias y requisitos para las cargas susceptibles de sufrir una separación dinámica (*dynamic separation*). La ‘sección 7’ se modificará con el objetivo de llamar la atención sobre los riesgos relacionados con la licuefacción o la separación dinámica y las precauciones para minimizarlos.

Esto es consecuencia de la investigación del Grupo de Trabajo Global de Bauxita (*Global Bauxite Working Group*, GBWG), que identificó un nuevo fenómeno que afecta a algunos cargamentos de bauxita, conocido como separación dinámica, que puede causar inestabilidad de la carga y del buque. Otras modificaciones del Código IMSBC se refieren a la actualización de las listas individuales y a las nuevas listas individuales de cargamentos. Entrarán en vigor el 1 de enero de 2024, y se ha instado a los Gobiernos a aplicarlas a partir del 1 de enero de 2023 de forma voluntaria.

1.3. Otros asuntos relacionados con la seguridad marítima

Comité de Facilitación de la OMI (FAL)

Ventanilla única marítima

El Comité de Facilitación de la OMI (Convenio FAL 46) adoptó en 2022 enmiendas al Convenio de Facilitación para **hacer obligatoria la ventanilla única** para el intercambio de datos en los puertos de todo el mundo, marcando un paso importante en la aceleración de la digitalización en el transporte marítimo. Está previsto que las enmiendas adoptadas entren en vigor el **1 de enero de 2024**.

Las enmiendas actualizan las disposiciones del Convenio de facilitación sobre el intercambio electrónico de datos obligatorio en los puertos para el despacho de los buques. Estas enmiendas **obligarán a las autoridades a establecer, mantener y utilizar sistemas de ventanilla única para el intercambio electrónico de la información requerida a la llegada, estancia y salida de los buques en los puertos**. Además, las autoridades combinarán o coordinarán la transmisión electrónica de los datos requeridos, de modo que se garantice que la información se presenta o se facilita una sola vez y se reutiliza en la mayor medida posible.

El Comité FAL 46 aprobó las directrices sobre la autenticación, integridad y confidencialidad de los intercambios de información por medio de las ventanillas únicas marítimas y servicios conexos; así como las directrices revisadas para establecer la ventanilla única marítima.

Lista de los certificados y documentos que han de llevarse a bordo de los buques

Este mismo Comité publicó la [circular FAL.2/Circ.133](#) en la que se informa sobre todos los certificados y documentos que deben llevarse a bordo de los buques en virtud de los instrumentos de la OMI. Este documento ha sido refrendado por los Comités MEPC, MSC y Jurídico, y deroga una versión anterior publicada en 2017.

La circular solo enumera los certificados y documentos prescritos en virtud de los instrumentos de la OMI y no incluye los que puedan exigir otras autoridades competentes u organizaciones internacionales a efectos de inspección, matrícula, dimensiones, seguridad, dotación, clasificación y otras cuestiones relacionadas. No obstante, es un documento de consulta de utilidad para las empresas.

La OMI destaca que todos los certificados que se lleven a bordo deben ser válidos y estar redactados en el formulario correspondiente al modelo cuando así lo exija el convenio o instrumento internacional pertinente.

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

Obligatoriedad de llevar clinómetros electrónicos en los buques portacontenedores y los graneleros

El Subcomité finalizó a mediados de 2022 un proyecto de enmiendas a SOLAS para que sea obligatorio llevar clinómetros electrónicos en los buques portacontenedores y los graneleros de arqueo bruto igual o superior a 3.000.

Los clinómetros ofrecen información del buque en situaciones críticas para la estabilidad o la navegación, y permite que la información sobre el periodo de balance y el ángulo de escora real sea utilizada en otros equipos o funciones del buque en los casos en que proceda, de modo que sea de utilidad y fiable para el personal marítimo a bordo o se registre para la investigación de sucesos.

El proyecto de enmiendas exigirá que estos tipos de buques de $GT \geq 3.000$, construidos el **1 de enero de 2026** o posteriormente, estén provistos de un clinómetro electrónico, o de algún otro medio, que permita determinar, mostrar en pantalla y registrar el movimiento de balance del buque. Este proyecto fue aprobado por el Comité MSC 106 y se prevé que se adoptará en mayo por el MSC 107.

Enmiendas a los dispositivos de separación de tráfico de Ucrania

El Subcomité NCSR 9 aprobó unas enmiendas a los dispositivos de separación de tráfico ‘En los accesos a los puertos de Chornomorsk, de Odesa y de Pivdennyi’, que sustituyen a los dispositivos de separación del tráfico ‘Entre los puertos de Odesa y de Ilichevsk’ y ‘En los accesos a los puertos de Odesa y de Ilichevsk’. Estas modificaciones han sido adoptadas en diciembre por el MSC 106 (ver **Anexo 1.3**).

Subcomité de transporte de cargas y contenedores (CCC)

Notificación obligatoria de los contenedores perdidos

A finales de septiembre, el Subcomité CCC acordó un proyecto de nuevas prescripciones para la notificación obligatoria de contenedores perdidos en el mar.

La información facilitada al Subcomité por el Consejo Mundial del Transporte Marítimo indica que, según sus estimaciones, se perdieron en promedio un total de 1.382 contenedores en el mar cada año en el periodo de 12 años (2008-2019).

Está previsto que el proyecto de enmiendas al capítulo V de SOLAS (Seguridad de la navegación) se apruebe en el MSC 107 de mayo y se adopte por el MSC 108. Las enmiendas añaden nuevos párrafos a la regla 31 del capítulo V de SOLAS sobre mensajes de peligro. Esto requeriría que el capitán de un buque implicado en la pérdida de un contenedor o contenedores de carga comunicará los pormenores de dicho suceso por los medios apropiados, sin demora y con el mayor detalle posible, a los buques que se encuentren en las proximidades, al Estado ribereño más cercano y también al Estado de bandera.

El proyecto de enmiendas también incluye un nuevo párrafo a la regla 32 del capítulo V de SOLAS, sobre la información que debe notificarse en los mensajes de peligro. Una vez que se adopten, estas enmiendas entrarían en vigor el **1 de enero de 2026**.

Sucesos graves causados por los incendios con origen en vehículos

El Subcomité CCC 8 debatió la propuesta de reemplazar las disposiciones especiales del Código IMDG por las disposiciones especiales 961 y 962 en respuesta a los recientes casos de incendio acaecidos en buques para el transporte de vehículos.

Teniendo en cuenta los continuos informes de sucesos graves causados por incendios originados en vehículos, y con carácter prioritario, el Subcomité constituyó el Grupo de trabajo por correspondencia con el fin de estudiar las disposiciones sobre el transporte de vehículos para: seguir examinando las enmiendas de las disposiciones relativas al transporte de vehículos; elaborar y preparar las medidas adecuadas para tratar, dentro de las disposiciones del Código IMDG, los peligros potenciales derivados del transporte de vehículos; y presentar un informe al Subcomité CCC 9.

Los vehículos se transportan en virtud de las disposiciones especiales 961 o 962 del Código IMDG. La disposición especial 961 dispone excepciones para los vehículos respecto de las reglas sobre mercancías peligrosas cuando se cumplan ciertas condiciones. En la disposición especial

962 se señalan las prescripciones para los vehículos que no satisfacen las condiciones indicadas en la disposición 961 y se recalca que las disposiciones relativas al marcado, el etiquetado, la rotulación y los contaminantes del mar no son aplicables a los vehículos transportados de conformidad con la disposición especial 962.

Mercancías peligrosas en maquinarias utilizadas o destinadas a ser utilizados durante el transporte

El Subcomité acordó un proyecto de enmiendas a la disposición 5.5.4 del Código IMDG, para incluirlo como parte del proyecto de enmiendas 42-24 del Código IMDG.

El proyecto de enmiendas sustituye y actualiza las disposiciones relativas a los dispositivos utilizados o destinados a ser utilizados durante el transporte, como los registradores de datos, los sensores y los dispositivos de seguimiento de la carga que contienen mercancías peligrosas (por ejemplo, baterías de litio, cartuchos de pilas de combustible) y estén fijados o colocados en bultos, sobre embalajes/envase, contenedores a granel, contenedores de carga u otros tipos de unidades de transporte de carga.

Las prescripciones incluyen dispositivos que deberán ser capaces de resistir los choques y las cargas que se producen normalmente durante el viaje. Los dispositivos fijados directamente al interior o al exterior de las unidades de transporte de carga deberán cumplir criterios específicos en relación con un máximo de temperatura de servicio y la protección del dispositivo.

Comité de Seguridad Marítima de la OMI (MSC)

La reunión del 106º periodo de sesiones Comité de Seguridad Marítima de la OMI (MSC 106), se celebró entre el 2 y 11 de noviembre de 2022.

Adopción de enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento

Enmiendas al Convenio SOLAS que entran en vigor el 1 de julio de 2024

Medidas de seguridad para los buques que transportan personal industrial

El Comité ha adoptado el nuevo capítulo XV del Convenio SOLAS sobre ‘Medidas de seguridad para los buques que transportan personal industrial’ (Código IP), que exige a los siguientes buques nuevos (es decir, los construidos a partir del 1 de julio de 2024) de 500 GT o más que transporten más de 12 miembros IP, cumplir el nuevo Código IP (ver siguiente apartado de este epígrafe):

- buques de carga; y
- naves de carga de alta velocidad certificadas según el Código de Naves de Gran Velocidad (HSC, 2000) y que no transporten más de 60 personas.

Los buques de carga y naves de carga de alta velocidad existentes (construidos antes del 1 de julio de 2024), autorizados por la Administración para transportar más de 12 miembros IP de acuerdo con las ‘Recomendaciones provisionales para la seguridad del transporte de más de 12 IP a bordo de buques que realizan viajes internacionales (Res. MSC.418(97))’, podrán operar, siempre que cumplan los requisitos establecidos en el nuevo Código IP en relación con las competencias y la formación; transferencia segura; dispositivos de salvamento; y mercancías peligrosas, en la primera inspección intermedia periódica (tercera para las HSC) o inspección de renovación, lo que ocurra primero, después del 1 de julio de 2024.

Los buques de carga y las naves de carga de alta velocidad, independientemente de su fecha de construcción, que antes del 1 de julio de 2024 no hayan sido autorizados por la Administración a transportar más de 12 IP, deberán cumplir y estar certificados de acuerdo con el nuevo capítulo del SOLAS y el Código IP antes de transportar más de 12 IP a bordo.

Nuevo Código IP

El nuevo Código IP obligatorio incluye requisitos adicionales a los establecidos en el Convenio SOLAS y el Código HSC para los buques de carga y HSC que transportan más de 12 IP. Los IP se definen en el Código como *“todas las personas transportadas o alojadas a bordo con el fin de realizar actividades industriales en alta mar a bordo de otros buques y/o instalaciones en alta mar (offshore)”*.

Los requisitos del Código se refieren a las competencias de los IP y su formación; su traslado seguro; y el proyecto del buque en términos de estabilidad, maquinaria, instalaciones eléctricas, seguridad contra incendios, dispositivos de salvamento y el transporte de mercancías peligrosas.

Los buques de carga y las naves de carga de alta velocidad que transporten más de 12 IP están obligados a llevar a bordo 2 certificados adicionales: el Certificado de seguridad IP y el de Registro del Equipo.

En 2023 se iniciará una segunda fase para tratar las cuestiones pendientes, como: la interrelación entre los códigos IP y el Código de seguridad aplicable a los buques para fines especiales (SPS); los nuevos requisitos para las literas en las naves de alta velocidad; y las disposiciones para los buques de pasaje y naves de alta velocidad que transporten más de 60 personas.

Enmiendas al Código ESP que entrarán en vigor el 1 de julio de 2024

Las enmiendas al Código internacional sobre el programa mejorado de inspecciones de graneleros y petroleros (Código ESP 2011) incluyen:

- criterios más estrictos para el reconocimiento anual de los tanques de lastre, que exigen una inspección en caso de que se detecte que el revestimiento se encuentra en una condición inferior a ‘BUENA’ (‘GOOD’), en lugar de ‘DEFICIENTE’ (‘POOR’), como se exige actualmente;
- el reconocimiento anual de los espacios vacíos del doble forro en el costado de los graneleros de más de 20 años y 150 m de eslora, si el revestimiento protector se encuentra en una condición ‘POBRE’ y no se renueva, y
- la aclaración de que el Código ESP no se aplica a los buques que transportan hidrocarburos en tanques independientes que no son parte del caso del buque.

Enmiendas al Código IBC que entrarán en vigor el 1 de julio de 2024

Las enmiendas al Código Internacional para la construcción y el equipamiento de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (Código IBC), ya aprobadas en la reunión anterior por el MEPC 78, introducen la posibilidad de usar puertas estancas de tipo articulado, de acuerdo con los requisitos de SOLAS.

Enmiendas al Convenio SOLAS que entrarán en vigor el 1 de enero de 2026

Se ha modificado el capítulo II-2 de SOLAS, para exigir que:

- todos los buques (nuevos y existentes) estén provistos antes de efectuar la operación de toma de combustible con:
 - una declaración firmada y certificada por el representante del proveedor de combustible de que el combustible que se va a suministrar tiene un punto de inflamación no inferior a 60°C, como se exige en la regla II-2/4.2.1 de SOLAS, incluido el método de prueba usado para determinar el punto de inflamación; y
 - una Nota de entrega del combustible suministrado al buque que incluya el punto de inflamación especificado de acuerdo con normas aceptables para la OMI (por ejemplo, la norma ISO 2719:2016), o una declaración de que el punto de inflamación ha sido medido a 70° o más;

- la Administración informe de todos los casos confirmados en los que los proveedores de combustible hayan incumplido los requisitos sobre el punto de inflamación de SOLAS.

Enmiendas al Protocolo de SOLAS de 1978 que entrarán en vigor el 1 de enero de 2026

Las enmiendas modifican el Certificado de Equipo de Seguridad para Buques de Carga, en línea con las enmiendas adoptadas a SOLAS para actualizar el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (GMDSS).

Enmiendas a los Códigos IGC e IGF que entrarán en vigor el 1 de enero de 2026

Las modificaciones incorporan el uso de aceros austeníticos con alto contenido de manganeso en el Código Internacional para la construcción y el equipamiento de buques que transporten gases licuados a granel (Código IGC) y el Código internacional de seguridad para los buques que utilizan gases y otros combustibles de baja temperatura de ignición (Código IGF), cuadros 6.3 y 7.3 respectivamente, y hacen referencia a las directrices revisadas sobre la aplicación del acero austenítico con alto contenido de manganeso para el servicio criogénico (MSC.1/Circ.1599/Rev.2).

Instrumentos recomendatorios adoptados/aprobados

Aclaraciones sobre las juntas que contienen amianto

Se ha aclarado que para las juntas (*gaskets*) que contengan amianto en buen estado e instaladas entre el 1 de julio de 2002 y el 1 de enero de 2011, la Administración podrá permitir (como equivalencia con el SOLAS), en lugar de la retirada, la aplicación de un programa de mantenimiento y control basado en el riesgo de los materiales del buque que contengan amianto. Dichas juntas deben retirarse posteriormente cuando se acometan reparaciones planificadas o se retire el equipo correspondiente (que contenga dichas juntas).

Directrices revisadas para la aprobación de sistemas fijos de extinción de incendios a base de polvo químico seco para la protección de buques que transporten gases licuados a granel (MSC.1/Circ.1315/Rev.1)

Se han actualizado las Directrices para mejorar la capacidad de extinción de incendios de los sistemas de polvo seco. Los cambios incluyen:

- la revisión de la definición de ‘polvo químico seco’, que permite usar todo tipo de productos químicos sólidos siempre que superen la prueba de conformidad;
- la eliminación del requisito de usar únicamente productos químicos basados en las sales de potasio.
- especificaciones sobre cómo probar el polvo químico seco (por ejemplo, características de la prueba de fuego; criterios de aceptación de la extinción en la prueba de fuego; aprobación del sistema de extinción de incendios).

Las directrices revisadas se aplicarán a los sistemas fijos de extinción de incendios por polvo químico seco instalados a partir del 1 de julio de 2023, mientras que los sistemas aprobados sobre la base de las Directrices anteriores (MSC.1/Circ.1315) e instalados antes del 1 de julio de 2023 podrán seguir en servicio mientras sean utilizables.

Normas de funcionamiento del ECDIS

Las normas de funcionamiento revisadas para los Sistemas de Información y Visualización de Cartas Electrónicas (ECDIS) incluyen la próxima edición de Cartas Náuticas Electrónicas (‘S-101 ENC’) y referencias a las especificaciones de producto ‘S-98’, ‘S-100’ y ‘S-101’ de la IHO. Estas normas de funcionamiento revisadas se aplicarán a los equipos ECDIS instalados a partir del 1 de enero de 2029, mientras que los instalados entre el 1 de enero de 2026 y el 31 de diciembre

de 2028 podrán adaptarse a estas normas de rendimiento revisadas o a las anteriores de la Resolución MSC.232(82).

Se ha aclarado la expresión ‘instalados el 1 de enero de 2029 o posteriormente’, que significa:

- cualquier fecha de instalación en buques cuyo contrato de construcción se haya celebrado el 1 de enero de 2029 o después de esa fecha o, a falta de contrato, los construidos el 1 de enero de 2029 o posteriormente; o
- una fecha de entrega contractual del equipo o, en ausencia de una fecha de entrega contractual, la fecha de entrega efectiva del equipo al buque a partir del 1 de enero de 2029, en el caso de los buques distintos de los anteriores.

Proyecto de enmiendas a SOLAS sobre dispositivos de izado a bordo y chigres para operaciones de fondeo

En 2020, el MSC 102 aprobó un proyecto de enmiendas a la regla II-1/3-13 de SOLAS sobre los dispositivos de izado y chigres para las operaciones de fondeo, quedando pendiente su adopción hasta que se desarrollaran unas directrices sobre su aplicación. Estas directrices se han aprobado en el MSC 106 y está previsto adoptar la regla en junio de 2023 para su entrada en vigor el 1 de enero de 2026. Exigirá que:

- Los nuevos chigres para las operaciones de fondeo se proyecten, construyan, instalen y prueben a satisfacción de la Administración basándose en las directrices de la OMI;
- Los equipos de izado y chigres existentes se someterán a prueba y a una revisión minuciosa basada en las directrices de la OMI y cumplirán los requisitos de SWL, a más tardar, en la primera inspección de renovación de una fecha aún por decidir;
- Todos los equipos de izado y chigres, independientemente de la fecha de instalación, y todos los aparejos de suelta usados se someterán a pruebas de funcionamiento, se revisarán en detalle, y serán inspeccionados, operados y mantenidos basándose en las directrices de la OMI.

Los equipos de izado existentes con certificados de prueba válidos que hayan sido objeto de un reconocimiento exhaustivo en virtud de otro instrumento internacional (por ejemplo, el Convenio 152 de la OIT) aceptables para la Administración y expedidos antes de la entrada en vigor de la regla II-1/3-13 de SOLAS, se considerarán que cumplen la nueva regla para evitar que se dupliquen las pruebas y reconocimientos.

Proyecto de enmiendas a los Códigos HSC de 1994 y 2000

Se han aprobado varios proyectos de enmiendas a los Códigos HSC de 1994 y 2000, que incluyen:

- la prohibición del uso o almacenamiento de medios de extinción de incendios con ácido perfluorooctano sulfónico (PFOS) en buques nuevos (construidos a partir del 1 de enero de 2026), en línea con el proyecto de enmiendas de SOLAS mencionado anteriormente;
- la obligación de entregar los PFOS a las instalaciones de recepción en tierra adecuadas en los buques existentes a más tardar en el primer reconocimiento después del 1 de enero de 2026;
- modificaciones de los formularios del Registro de Equipo para resolver la discrepancia con la expresión utilizada en el Código LSA sobre el tipo de trajes de inmersión y trajes de protección contra la intemperie.

Proyecto de enmiendas al Código LSA

El proyecto de enmiendas al Código LSA incluye nuevas prescripciones de ventilación para los botes salvavidas totalmente cerrados que se instalen en los buques a partir del 1 de enero de 2029, para los que se exigen medios de ventilación que:

- puedan alcanzar un flujo de ventilación de al menos 5 m³/h por persona para el número de personas que el bote salvavidas puede alojar y durante un período no inferior a 24 horas;
- sean operables desde el interior del bote y estén dispuestos de manera que no se produzca una estratificación o se formen bolsas sin ventilación;
- en caso de estar alimentados, tengan una fuente distinta a las baterías de la radio, y cuando dependan del motor del bote salvavidas, esté provisto de suficiente combustible; dispongan de una abertura provista de medios de cierre, accionable desde el interior y que pueda mantenerse cerrada antes y durante la puesta a flote del bote salvavidas; y tengan aberturas de entrada y salida situadas y proyectadas para minimizar la entrada de agua sin usar los medios de cierre requeridos.

Las enmiendas también incluyen requisitos específicos para las aberturas y sus medios de cierre que deben proporcionarse en función del tipo de bote salvavidas totalmente cerrado (es decir, bote salvavidas de caída libre; bote salvavidas con un sistema de soporte aéreo autónomo; y bote salvavidas protegido contra incendios).

Se han aprobado enmiendas a la ‘Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento’ (Res. MSC.81(70)) con vistas a su adopción en el MSC 107 junto con las modificaciones del Código LSA.

Otros puntos del orden del día del MSC 106

Buques marítimos autónomos de superficie (MASS)

El Comité ha seguido avanzando en la elaboración del Código MASS no obligatorio, cuya finalización se prevé para el **1 de julio de 2024**. Tras reconocer que aún queda un gran trabajo por hacer, se acordó dividir el Código en secciones que se asignarán a las delegaciones voluntarias de la OMI para su desarrollo.

El objetivo es adoptar un Código MASS no obligatorio basado en objetivos en 2025 que servirá de base para el Código MASS obligatorio, que entrará en vigor el 1 de enero de 2028.

El MSC recibió información actualizada sobre los resultados de la primera reunión (septiembre de 2022) del Grupo de trabajo mixto MSC/LEG/FAL sobre los MASS, que se estableció como mecanismo transversal para abordar las cuestiones comunes identificadas durante los estudios exploratorios para el uso del MASS realizados por el Comité de seguridad marítima, el Comité jurídico y el Comité de facilitación.

El Grupo de trabajo mixto elaboró una tabla (que pretende ser un documento en evolución) para identificar las opciones preferidas para abordar cuestiones comunes, como: papel del capitán y la tripulación del MASS; responsabilidades del capitán y la tripulación del MASS; competencias requeridas para el capitán y la tripulación del MASS; identificación y significado de los términos ‘operador remoto’ y ‘puesto/centro de control a distancia’.

Seguridad y protección de la gente de mar y el transporte marítimo en el mar Negro y el mar de Azov

El Comité recibió información actualizada sobre las últimas novedades relacionadas con la seguridad de los marinos y el transporte marítimo en el mar Negro y mar de Azov, y la Iniciativa sobre la Exportación de Cereales por el mar Negro. El Comité:

- instó a seguir trabajando en los esfuerzos humanitarios para evacuar a todos los buques y marinos de la zona de conflicto, y para ampliar la iniciativa a otros puertos;
- agradeció la importante contribución de la OMI y Naciones Unidas a la Iniciativa sobre la Exportación de Cereales por el Mar Negro para aliviar la escasez mundial de suministros de alimentos como resultado del conflicto actual en Ucrania;
- acordó elaborar una Resolución MSC para recordar a los Estados Miembros sus responsabilidades y obligaciones en virtud de los Convenios SOLAS y SAR en el contexto del conflicto armado.

Lugares de refugio para los buques que necesiten asistencia

El MSC 107 aprobó la revisión de las 'Directrices relativas a los lugares de refugio para los buques que necesiten asistencia (Resolución A.949(23))'. El proyecto de resolución revisada de la Asamblea se remitirá al Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) y al Comité jurídico, para su aprobación, con vistas a adoptarlas por la Asamblea en 2023.

La revisión propuesta reconoce que se han producido avances organizativos, operacionales y tecnológicos en un entorno marítimo mundial que evoluciona rápidamente. La experiencia adquirida en todo el mundo en la gestión de casos de buques necesitados de asistencia ha servido de base para la revisión de las directrices.

El objetivo de esta revisión es sentar las bases de un marco operacional para que los Estados ribereños, los capitanes de buques, los armadores y/o los salvadores, así como otras partes interesadas, gestionen las situaciones en las que un buque necesite asistencia y busque un lugar de refugio, y adopten una decisión al respecto.

Entre otros cambios, se ha propuesto una nueva sección sobre los medios de información y su gestión, recomendando a los Estados que incluyan en sus administraciones la capacidad (incluida la formación) para gestionar los medios de comunicación y las solicitudes de información en relación con los buques necesitados de asistencia que buscan un lugar de refugio.

Reconocimiento del Sistema de servicio de mensajes 'BeiDou' para su uso en el SMSSM

El Comité ha adoptado una Resolución en la que reconoce los servicios móviles marítimos por satélite proporcionados por la empresa '*China Transport Telecommunication Information Group Co., Ltd (CTTIC)*' mediante el reconocimiento del Sistema de servicio de mensajes BeiDou (BDMSS) para su uso en el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (SMSSM).

El reconocimiento se limita actualmente a la zona de cobertura comprendida entre 75°E y 135°E de longitud y entre 10°N y 55°N de latitud.

La IMSO continuará la supervisión de la implantación del BDMSS e informará al Comité cuando se concluya el Acuerdo sobre la prestación de servicios públicos con el CTTIC y se expida la certificación de cumplimiento que marca el inicio de los servicios.

Acceso de los marinos a las vacunas contra la COVID-19 y a la atención médica

El MSC instó a los Estados Miembros y a las organizaciones internacionales a aunar esfuerzos en la vacunación de la gente de mar.

En relación con los informes sobre la práctica actual de negar a los marinos asistencia médica en los puertos, el Comité invitó a los Estados Miembros a:

- garantizar que los marinos, como trabajadores esenciales, tengan derecho a ser tratados con dignidad y respeto, teniendo en cuenta que pasan la mayor parte de su tiempo viajando y en el mar, y sometidos a más pruebas y controles médicos regulares que cualquier otra persona, y que solo pueden visitar los puertos durante poco tiempo, por lo que debe adoptarse un enfoque humano con respecto a sus necesidades y tratamientos médicos; y
- reconocer la función esencial que desempeña la gente de mar y facilitar su repatriación, acceso a atención médica y protección con respecto a los protocolos de los armadores para evitar el contagio, especialmente durante la relajación gradual de las restricciones relacionadas con la COVID-19.

Nuevos asuntos en el programa de trabajo del Comité MSC

El MSC examinó una serie de propuestas de nuevos resultados durante el periodo de sesiones y, en consecuencia, acordó incluir, entre otros, los siguientes:

- La revisión de la regla V/23 de SOLAS para mejorar la seguridad de los medios para el embarco de prácticos.
- La revisión de la Resolución A.1050(27)) para garantizar la seguridad del personal que entra en espacios cerrados a bordo de buques.
- Elaboración de medidas para garantizar el funcionamiento seguro de los elevadores a bordo de los buques.
- Modificar la circular MSC.1/Circ.1331: 'Directrices para la construcción, instalación, mantenimiento e inspección/reconocimiento de los medios de embarco y desembarco', en relación con el aparejo de la red de seguridad en las escalas reales y las planchas de desembarco.
- Examinar la idoneidad y la eficacia de la regla IV/5 (Prestación de servicios de radiocomunicaciones) del Convenio SOLAS.

Adopción de Resoluciones

- MSC.519(106): Obligaciones de los Estados Miembros en relación con los servicios de búsqueda y salvamento en virtud de los Convenios SOLAS y SAR en el contexto de los conflictos armados.
- MSC.520(106): Enmiendas a SOLAS (capítulo II-2).
- MSC.520(106): Enmiendas a SOLAS (capítulo XV).
- MSC.522(106): Enmiendas al Protocolo de SOLAS.
- MSC.263(84)/Rev.1: Normas de funcionamiento y prescripciones funcionales revisadas para la identificación y seguimiento de largo alcance de los buques.
- MSC.529(106): Declaración de reconocimiento de los servicios móviles marítimos por satélite provistos por el CTTIC mediante el BDMSS.
- MSC.530(106): Normas de funcionamiento de los ECDIS.

- MSC.523(106): Enmiendas al Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel (Código CIG).
- MSC.524(106): Código internacional de seguridad para los buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación (Código IGF).
- MSC.525(106): Enmiendas al Código internacional sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros, 2011 (Código ESP 2011).
- MSC.526(106): Enmiendas al Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (Código CIQ).
- MSC.527(106): Código internacional para la seguridad de los buques que transportan personal industrial (Código IP).
- MSC.528(106): Cooperación recomendada para garantizar la seguridad de la vida humana en el mar, el salvamento de personas en peligro en el mar y el desembarco seguro de los supervivientes.

Circulares aprobadas

- MSC.1/Circ.1614/Rev.1: Directrices provisionales revisadas sobre los dispositivos y medios de salvamento de los buques que operen en aguas polares.
- MSC.1/Circ.1315/Rev.1: Directrices revisadas para la aprobación de sistemas fijos de extinción de incendios a base de polvo químico seco para la protección de buques que transporten gases licuados a granel.
- MSC.1/Circ.1655: Interpretaciones unificadas del capítulo II-2 de SOLAS.
- MSC.1/Circ.1630/Rev.1: Modelos normalizados revisados de informes sobre la evaluación y la prueba de los dispositivos de salvamento.
- COLREG.2/Circ.78: Dispositivos de separación del tráfico modificados y medidas correspondientes.
- SN.1/Circ.342: Medidas de organización del tráfico distintas de los dispositivos de separación del tráfico.
- MSC.1/Circ.1259/Rev.9: Documentación técnica del sistema de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (Parte I).
- MSC.1/Circ.1307/Rev.1: Orientaciones sobre los reconocimientos y la certificación del cumplimiento por los buques de su obligación de transmitir información LRIT.
- MSC.1/Circ.1656: Orientaciones para los buques sobre cómo utilizar el SMSSM en situación de peligro.
- MSC.1/Circ.1657: Procedimiento para responder a las alertas de socorro por LSD procedentes de los buques.
- MSC.1/Circ.1658: Orientaciones sobre las alertas de socorro.
- MSC.1/Circ.892/Rev.1: Orientaciones sobre la notificación de una alerta a las autoridades de búsqueda y salvamento.

- MSC.1/Circ.1659: Orientaciones para la difusión de información relacionada con la búsqueda y salvamento a través del servicio internacional de llamada intensificada a grupos.
- MSC.1/Circ.1403/Rev.2: Manual NAVTEX.
- MSC.1/Circ.1660: Orientaciones sobre la formación y el uso de dispositivos de radio personales de emergencia en situaciones de siniestro con numerosos accidentados.
- MSC.1/Circ.1503/Rev.2: ECDIS – Guía de buenas prácticas.
- MSC.1/Circ.1661: Marco orientativo para la aplicación de los casos de siniestros y enseñanzas extraídas a la instrucción y formación de la gente de mar.

Anexo del apartado 1.3:

- Circular COLREG.2/Circ.78: Dispositivos de separación del tráfico y medidas correspondientes modificados ‘En los accesos a los puertos de Chornomorsk, de Odesa y de Pivdennyi’, que sustituyen a los dispositivos de separación del tráfico ‘Entre los puertos de Odesa y de Ilichevsk’ y ‘En los accesos a los puertos de Odesa y de Ilichevsk’.

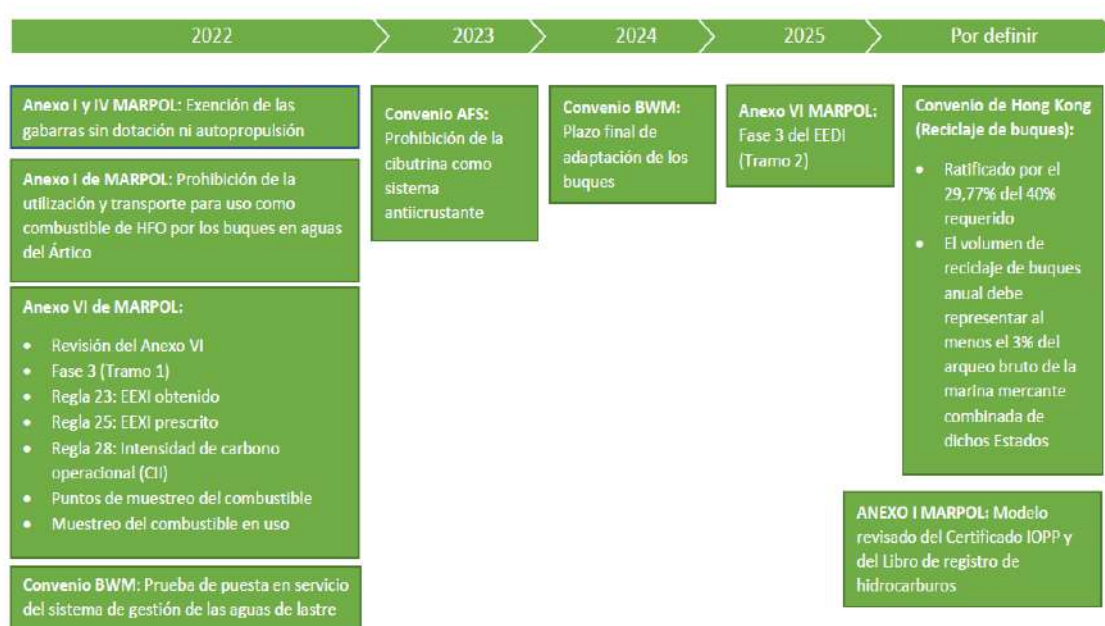
2. MARPOL Y OTROS ASUNTOS RELACIONADOS CON LA PROTECCIÓN DEL MEDIOAMBIENTE MARINO

2.1. Enmiendas en periodo de cumplimiento y próxima entrada en vigor de enmiendas ya adoptadas

2.2. Anexos de MARPOL

2.3. Otros asuntos relacionados con la protección del medioambiente

2.1. Enmiendas en periodo de cumplimiento y próxima entrada en vigor de enmiendas ya adoptadas



1 de abril de 2022

Enmiendas a MARPOL adoptadas en noviembre de 2020

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

Reglas 2 y 14, y el Apéndice VI sobre los puntos de muestreo a bordo, MEPC.324(75)

El 1 de abril entró en vigor una nueva reglamentación de la OMI que modifica los requisitos para la **toma de muestras de combustibles** a bordo de los buques. Las nuevas reglas tienen como objetivo evitar la posibilidad de disputas sobre la calidad de los combustibles, dado que la calidad de una muestra obtenida en un punto concreto puede no ser representativa del combustible realmente entregado.

Las nuevas enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL establecen que todos los buques de **400 GT o más** construidos a partir del 1 de abril tengan **puntos designados para la recogida de**

muestras del combustible utilizado a bordo. Para los **buques existentes contruidos antes del 1 de abril de 2022**, estos puntos de recogida deben instalarse a más tardar en el **primer reconocimiento de renovación** del Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica (**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.

El MEPC adoptó 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 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 ser precintada por la autoridad competente, con medio único de identificación, y en presencia del representante del buque. Se dará al buque la opción de guardar un duplicado de la muestra.

También se ha añadido una nueva Parte 2 al Apéndice VI del Anexo VI de MARPOL que incluye el procedimiento de verificación de las muestras “en uso” y “a bordo”. Para evitar que los buques sean multados por un exceso marginal del contenido de azufre, para la muestra entregada conforme al Convenio MARPOL tomada durante la operación de aprovisionamiento de combustible, se reconoce un rango aceptable del 95% (límite ‘x’ + 0,59R). Esto implica que se puede aceptar un combustible con contenido de azufre hasta un 0,53% para las muestras “en uso” y “a bordo”.

1 de enero de 2023

Convenio AFS sobre el control de sistemas antiincrustantes, MEPC.331(76)

El MEPC 76 adoptó la Resolución MEPC.331(76) que introduce enmiendas a los Anexos 1 y 4 del Convenio internacional sobre el control de sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques (Convenio AFS), para incluir medidas de control al uso de cibutrina como sistema antiincrustante. El Convenio AFS ya prohíbe el uso de biocidas con compuestos organoestánicos. La enmienda entrará en vigor el **1 de enero de 2023**.

La cibutrina actúa como un biocida en el sistema antiincrustante, pero también se ha observado que produce una degradación de las aguas circundantes y, por tanto, daña la vida acuática.

Anexo 1

Se han establecido unas **medidas de control** que **prohíben** a partir del **1 de enero de 2023** la **aplicación** o reaplicación de sistemas antiincrustantes que contengan **cibutrina**.

Los buques que el 1 de enero de 2023 lleven un sistema antiincrustante que contenga cibutrina en la capa externa del revestimiento de sus cascos o partes o superficies externas deberán retirar el sistema antiincrustante o aplicar un revestimiento que forme una barrera que impida la lixiviación de esta sustancia.

Esta medida se aplicará en la siguiente renovación programada del sistema antiincrustante después del 1 de enero de 2023, pero a más tardar 60 meses después de la última aplicación de un sistema antiincrustante que contenga cibutrina. Se aplica a todos los buques, excepto:

- las plataformas fijas y flotantes, las UFA y las unidades FPAD construidas antes del 1 de enero de 2023 y que no hayan estado en dique seco el 1 de enero de 2023 o posteriormente;
- los buques que no efectúen viajes internacionales; y
- los buques de GT < 400 que efectúen viajes internacionales, si los aceptan el Estado o Estados ribereños.

Anexo 4

El texto de la sección del modelo de Certificado internacional relativo al sistema antiincrustante (apéndice 1) en el que se indican las opciones de cumplimiento para los sistemas antiincrustantes del buque sujetos a medidas de control se ha actualizado para incluir la cibutrina. La Administración expedirá un Certificado de conformidad IAFS a los buques afectados por la prohibición de la cibutrina a más tardar 2 años después de la entrada en vigor de estas enmiendas. A los buques que no estén afectados por esta regla (al no contener cibutrina sus sistemas antiincrustantes) se les expedirá un Certificado IAFS actualizado en la próxima aplicación del sistema antiincrustante.

1 de junio de 2023

Enmiendas a MARPOL adoptadas en abril de 2016

Anexo IV – Reglas para prevenir la contaminación por las aguas sucias de los buques

El MEPC 69 adoptó unas enmiendas mediante la Resolución MEPC.274(69) que especifican la fecha de aplicación de las nuevas prescripciones de descarga para los buques de pasaje en la Zona Especial del mar Báltico.

En concreto, la norma establece que la descarga de aguas residuales en la zona especial del mar Báltico estará prohibida **a partir del 1 de junio de 2023** para los buques de pasaje construidos antes del **1 de junio de 2019** que se encuentren en ruta directamente desde o hacia un puerto situado fuera de la zona especial y desde o hacia un puerto situado al este de la longitud 28º 10' E dentro de la zona especial, que no hagan escala en ningún otro puerto de la zona especial.

Dichos buques de pasaje podrán quedar exentos de la aplicación de esta norma si usan una instalación de tratamiento de aguas sucias aprobada por la Administración que cumpla las prescripciones de funcionamiento de la regla 9.2.1 del Anexo IV de MARPOL, y que el efluente no produzca sólidos flotantes visibles, ni ocasione coloración, en las aguas circundantes.

1 de mayo de 2024

Enmiendas a MARPOL adoptadas en diciembre de 2022

Anexos I, II, IV, V y VI – Instalaciones de recepción regionales en aguas del Ártico

Resolución MEPC.363(79): Enmiendas a las ‘Directrices de 2012 para la elaboración de un plan regional de instalaciones de recepción’ (MEPC.221(63))

El MEPC 79 adoptó las enmiendas a los Anexos de MARPOL para permitir que los Estados con puertos en la región del Ártico suscriban acuerdos regionales para las instalaciones portuarias de recepción. Las enmiendas se refieren a los Anexos I (hidrocarburos), II (sustancias nocivas líquidas), IV (aguas sucias), V (basuras) y VI (contaminación atmosférica) del Convenio MARPOL.

Esta enmienda incorpora a los Estados cuyo litoral limita las aguas árticas a la lista de Estados que podrán desarrollar instalaciones regionales de recepción de desechos debido a sus circunstancias únicas. Solo las instalaciones portuarias de recepción de desechos situadas en aguas árticas podrán acogerse a los nuevos acuerdos regionales, que se registrarán por las ‘Directrices modificadas de 2012 para la elaboración de un plan regional de instalaciones de recepción’ (Resolución MEPC.221(63)). Esto incluye productos derivados del petróleo, sustancias nocivas líquidas, aguas residuales, basura o los residuos de contaminación atmosférica.

Los requisitos de las instalaciones de recepción se aplican a los Estados, y no a los buques, pero quienes gestionen o tripulen buques que deseen descargar hidrocarburos, sustancias nocivas líquidas, aguas residuales, basura o residuos de contaminación atmosférica en instalaciones portuarias de recepción en el Ártico deben tener en cuenta que puede haber acuerdos regionales en vigor y que las instalaciones de recepción pueden no estar disponibles en todos los puertos.

Anexo I – Modelo de Certificado IOPP y Suplementos

Se ha modificado el ‘Formulario B’ del Certificado IOPP, cuya versión actualizada se expedirá a los petroleros de GT≥150 a partir del **1 de mayo de 2024**.

Anexo V – Libro registro de basuras

El MEPC adoptó las enmiendas al Anexo V del Convenio MARPOL para que el Libro registro de basuras sea obligatorio también para los buques de arqueo bruto igual o superior a 100 e inferior a 400. Esto amplía la obligación de llevar Libros registro de basuras a los buques más pequeños, que deberán llevar un registro de sus operaciones de manipulación de basuras, es decir, de las descargas en una instalación de recepción en tierra o en otros buques, de la incineración de basuras, de las descargas permitidas en el mar y de las accidentales u otras pérdidas de basuras en el mar.

La medida apoya la implantación de la Estrategia y el plan de acción para abordar el problema de la basura plástica marina procedente de los buques.

Implicaciones: los buques de GT entre 100 y 400 deberán asegurarse de que tienen un Libro registro de basuras, incluso si llevan menos de 15 personas a bordo, y que registran en el mismo todas las descargas.

Anexo VI – Designación del mar Mediterráneo como zona de control de las emisiones de óxidos de azufre y materia particulada

El MEPC 79 ha modificado la regla 14 del Anexo VI de MARPOL para incluir el mar Mediterráneo como zona de control de las emisiones de óxidos de azufre ('*Med SO_x ECA*'), lo que significa que el contenido máximo de azufre de los buques que naveguen por el Mediterráneo se reducirá del 0,5% al 0,1%.

Se aplicará a todos los buques y la enmienda entrará en vigor el 1 de mayo de 2024. No obstante, para cumplir la regla 14.7 (que da una exención de cumplimiento durante los 12 meses siguientes a la entrada en vigor), las disposiciones de esta nueva SECA comenzarán a aplicarse el **1 de mayo de 2025**.

Anexo VI – Información a incluir en la Nota de Entrega de Combustible (BDN)

El MEPC adoptó las enmiendas al apéndice V del Anexo VI de MARPOL, para incluir el punto de inflamación del combustible o una declaración de que la medición del punto de inflamación indica un valor igual o superior a 70°C, como información obligatoria en la Nota de Entrega de Combustible (*Bunker Delivery Note*, BDN). Las enmiendas entrarán en vigor el **1 de mayo de 2024**.

Implicaciones: los proveedores de combustible deberán incluir en la BDN el punto de inflamación del combustible, si es igual o superior a 70°C, con una declaración adicional indicando que se ha medido como tal. El punto de inflamación se calculará utilizando la norma ISO 2719:2016: 'Determinación del punto de inflamación mediante el Método *Pensky-Martens* en vaso cerrado, Procedimiento A (para combustibles destilados) o Procedimiento B (para combustibles residuales)'.

Aplicación:

- A los proveedores de combustible que suministren a buques de GT≥400, plataformas de perforación fijas y flotantes u otras plataformas.
- Operadores de buques: deberán asegurarse de que el combustible que reciban vaya acompañado de una BDN con el punto de inflamación registrado en la misma.

Anexo VI – Información que debe incluir la Nota de Entrega de Combustible (BDN)

El MEPC adoptó enmiendas al Apéndice IX del Anexo VI de MARPOL sobre la notificación de valores obligatorios relacionadas con la implantación de la medida de reducción de los GEI a corto plazo de la OMI, incluidos el EEXI, CII obtenido y los valores de clasificación presentados al sistema de recopilación de datos sobre el consumo de combustible de los buques (DCS de la OMI).

Los datos sobre el consumo de combustible de los buques que se deben recopilar, notificar y verificar se han modificado para incluir:

- Características técnicas del buque:
 - Año de entrega.
 - EEDI obtenido (*attained EEDI*).
 - EEXI obtenido (*attained EEXI*).
- Información sobre el Indicador de la Intensidad de Carbono Operacional (CII). Sólo se aplica a los buques obligados a cumplir la regla 28 del Anexo VI de MARPOL (CII), es decir a buques graneleros, de carga combinada, portacontenedores, de pasaje dedicados a cruceros con propulsión no tradicional, gaseros, de carga general, para el transporte de GNL, de carga

refrigerada, de carga rodada, de carga rodada para el transporte de vehículos, de pasaje de transbordo rodado y buques tanque:

- Indicador de intensidad de carbono (CII) aplicable, ya sea AER (*emission per dwtxmile*) o cgDIST (*emissions per gross tonxmiles*). El CII basado en la oferta que utiliza las tpm como capacidad se denomina AER, y el CII que utiliza el arqueo bruto como capacidad se denomina cgDIST.
 - CII operacional anual prescrito (*required annual operational CII*).
 - CII operacional anual obtenido antes de efectuar cualquier corrección (*attained annual operational CII before any correction*).
 - CII operacional anual obtenido (*attained annual operational CII*).
 - Clasificación de la intensidad de carbono operacional: 'A', 'B', 'C', 'D' o 'E'.
- CII para fines de prueba (ninguno, uno o más de forma voluntaria):
- Indicador de funcionamiento en cuanto a eficiencia energética (*Efficiency Performance Indicator*, EEPI), expresado en gCO₂/txmilla.
 - cbDIST (gCO₂/berthxmilla).
 - clDIST (gCO₂/mxmilla).
 - EEOI (gCO₂/txmilla u otros).

Implicaciones: los armadores y operadores deberán **actualizar la Parte II del SEEMP** de sus buques para incluir los nuevos datos exigidos por el Apéndice IX del Anexo VI de MARPOL, y que **el SEEMP se presenta para su revisión**.

También tendrán que asegurarse de que la forma en que se recopilan los datos a bordo incluye la nueva información. La repercusión en los buques debería ser mínima, ya que se trata esencialmente de una repetición de los datos recogidos utilizando la Parte III del SEEMP.

Aplicación: Todos los buques de GT≥5.000, excepto los buques dedicados exclusivamente a viajes dentro de aguas bajo la soberanía o jurisdicción del Estado de bandera del buque, los buques no propulsados por medios mecánicos y plataformas, incluidas las FPSO y FSU, y las plataformas de perforación, independientemente de su propulsión.

Entrada en vigor: 1 de mayo de 2024. Debido a la forma en que se recopilan los datos en función del año civil, es decir, del 1 de enero al 31 de diciembre, algunos Estados miembros pueden optar por aplicar voluntariamente las enmiendas antes del 1 de enero de 2024.

2.2. Anexos de MARPOL

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

Prevención de la contaminación atmosférica y eficiencia energética

Biocombustibles y mezclas de biocombustibles

Para la certificación de las emisiones de NO_x, un combustible que sea una mezcla del 30% como máximo en volumen de biocombustible debe tratarse del mismo modo que los hidrocarburos derivados del petróleo, según la interpretación unificada de la regla 18.3 del Anexo VI de MARPOL (MEPC.1/Circ.795/Rev.6).

A efectos de esta interpretación, un biocombustible es un combustible derivado de la biomasa y, por tanto, contiene, aunque no exclusivamente, aceites de cocina usados procesados, ésteres metílicos de ácido graso o ésteres etílicos de ácido graso, aceites vegetales puros, aceites vegetales tratados con hidrógeno, glicerol u otros tipos de productos de conversión de la biomasa en líquido.

En relación con este asunto:

- No hubo suficiente apoyo para elaborar un método de prueba normalizado para el cumplimiento de las emisiones de NO_x cuando se utilizan biocombustibles. Se invitó a los Estados miembros y organizaciones internacionales interesados a presentar información adicional sobre esta cuestión en próximas reuniones.
- Los combustibles que cumplen las normas ISO 8217:2005, 2010, 2012 o 2017, incluidos los productos FAME, son especificaciones de combustible aceptables para su uso en la prueba de emisiones de NO_x del motor de referencia.

Sistemas de limpieza de los gases de escape (SLGE)

La regla 14 del Anexo VI de MARPOL establece los requisitos sobre el contenido de azufre de cualquier combustible usado a bordo y se puede aplicar un método alternativo de cumplimiento aceptado por la Administración de acuerdo con la regla 4 del Anexo VI.

El MEPC 79 debatió las siguientes cuestiones:

- Consideraciones y recomendaciones necesarias para llegar a factores de emisión de las descargas de los Sistemas de Limpieza de los Gases de Escape (SLGE) representativos.
- Desarrollar una metodología antes de acordar los factores de emisión de las descargas de los SLGE.
- Enmiendas propuestas al Anexo VI para garantizar la alineación con las definiciones de zonas marítimas (*water areas*) de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS) y las 'Directrices de 2022 para la evaluación del riesgo y de las repercusiones del agua de descarga procedente de los sistemas de limpieza de los gases de escape' (MEPC.1/Circ.899).
- Deficiencias detectadas en las inspecciones de los SLGE.

Además, el MEPC acordó proporcionar asesoramiento jurídico sobre las posibles incoherencias entre el UNCLOS y el uso de EGCS como método alternativo de cumplimiento del Anexo VI para las emisiones de SO_x.

El Subcomité PPR 10 seguirá estudiando estas materias e informará de sus avances al MEPC 80.

Eficiencia energética de los buques

Informe de datos sobre el consumo de fueloil presentado a la base de datos de la OMI sobre el consumo de fueloil de los buques del GISIS (año de notificación: 2021)

En el mes de septiembre, la OMI publicó su tercer informe sobre consumo de combustible de la flota mercante mundial correspondiente a 2021. El informe incluye los datos de consumo de combustible de la flota mercante mundial de transportes para buques de 5.000 GT o más, por tipos de buques y tipos de combustibles. Del mismo se deduce:

- El consumo de combustible aumentó en 2021 un 4% respecto de 2020 situándose prácticamente en los niveles de 2019 (-0,4%).
- El *fueloil* y *very low sulphur fuel oil* supusieron en 2021 el 82% del consumo de combustible de la flota mundial de transportes. Los combustibles ligeros (MDO y MGO) un 12% adicional y el GNL otro 6% (contando buques gaseros). Estos cuatro tipos de combustibles suponen el 99,9% del consumo de la flota mercante mundial.
- El consumo de GNL por buques distintos de los gaseros representa únicamente el 0,25% del total.
- La tabla 3 del informe incluye los valores medios del índice de intensidad de carbono (CII) por tipos y tamaños de buques: el AER (emisiones de CO₂ / tpm×milla) o el cgDist (emisiones de CO₂ / GT×milla).

Fase 4 del Índice de Eficiencia Energética de Proyecto (EEDI)

La regla 24.6 del Anexo VI de MARPOL establece que la OMI efectúe un examen de los avances tecnológicos y, si se demuestra necesario, modifique los plazos y los parámetros del nivel de referencia del EEDI para los buques pertinentes y los índices de reducción establecidos en dicha regla. De acuerdo con la regla, el MEPC creó el Grupo de trabajo por correspondencia para continuar su trabajo sobre la posible introducción de la Fase 4 del EEDI.

Basándose en el informe final de este grupo de trabajo, el MEPC 79 concluyó que la introducción de la Fase 4 del EEDI debe estudiarse detenidamente en próximas reuniones, ya que se requieren investigaciones más detalladas de las nuevas tecnologías de propulsión, por ejemplo, de los combustibles alternativos y la energía eólica, que pueden afectar a la aplicación de la fase 4 del EEDI, y también un ámbito de aplicación reglamentario adicional que tenga en cuenta la Estrategia de la OMI sobre la reducción de las emisiones de GEI de los buques. En consecuencia, **no se apoyó la propuesta de incluir en el EEDI todos los gases de efecto invernadero emitidos por los buques, incluido el metano.**

Directrices sobre el método de cálculo del EEDI obtenido para buques nuevos

El MEPC 79 debatió las siguientes cuestiones para incluirlas en las ‘Directrices sobre el método de cálculo del Índice de Eficiencia Energética de Proyecto obtenido para buques nuevos (*attained Energy Efficiency Design Index*, EEDI):

Inclusión de un factor de conversión para el etanol

Teniendo en cuenta la creciente demanda de etanol para su uso como combustible, se han adoptado las ‘Directrices de 2022 sobre el método de cálculo del EEDI obtenido/alcanzado (*attained EEDI*) para buques nuevos’, con el fin de incluir el ‘poder calorífico inferior’ (*lower calorific value*) y un factor de conversión (F_c) entre el consumo de combustible y las emisiones de CO₂ (en

referencia a las ‘2006 IPCC Guidelines for National Greenhouse Gas Inventories’), que se aplicará al etanol. Las nuevas directrices se han publicado en la Resolución MEPC.364(79).

Aplicación del factor de corrección de la capacidad cúbica para los buques para el transporte de GNL

Tras debatir este asunto, no hubo apoyo suficiente para incluir el factor de corrección de la capacidad cúbica en los buques para el transporte de GNL en las ‘Directrices de 2018 sobre método de cálculo del EEDI’. Se señaló que la aplicación de dicho factor de corrección en el marco del EEXI para este tipo de buques requería un examen más a fondo.

Coherencia en el enfoque respecto de los buques que dispongan de varios certificados de líneas de carga

Se debatió la cuestión de que las ‘Directrices de 2018 para calcular el EEDI obtenido para buques nuevos’ y las ‘Directrices de 2022 para calcular el EEXI obtenido’ no incluyen orientaciones sobre qué tratamiento dar a los buques que cuentan con varios certificados de línea de carga. Esta circunstancia podría suponer que el enfoque de los Estados de bandera y las organizaciones reconocidas podría variar y no coincidir con el adoptado en el sistema de clasificación del CII.

La Cámara Naviera Internacional (ICS) propuso la siguiente modificación a las Directrices de 2018:

“En el caso de un buque nuevo con varios certificados de línea de carga o con un certificado de línea de carga que contenga varias líneas de carga, debería utilizarse el valor de peso muerto más alto para calcular y verificar el EEDI prescrito y obtenido. En el caso de los buques existentes que hayan recibido previamente varias evaluaciones del EEDI relativas a varios pesos muertos que correspondan a varias líneas de carga, todas esas evaluaciones del EEDI seguirán siendo válidas”.

El MEPC 79 ha acordado la modificación de las directrices, para incluir la evaluación del EEDI prescrito y obtenido utilizando el calado máximo de verano a efectos de ‘peso muerto’, tanto para la certificación de varias líneas de carga como de una sola, alineándose así con la definición de ‘peso muerto’ de la Resolución MEPC.308(73). Los buques existentes con varias evaluaciones del EEDI correspondientes a varias líneas de carga no se verán afectados.

Enmiendas a las Directrices sobre el reconocimiento y la certificación del EEDI

Para calcular el EEDI se precisa la velocidad del buque que puede obtenerse de las pruebas de mar, suponiendo unas condiciones de mar en calma, sin viento ni olas. Las Directrices actuales sobre el reconocimiento y certificación del EEDI hacen referencia al procedimiento recomendado 7.5-04-01-01.1 de la ‘International Towing Tank Conference’ (ITTC): ‘Pruebas de velocidad y potencia 2017’ (*Speed and Power Trials, 2017*) o a la norma ISO 15016:2015 para determinar la velocidad del buque teniendo en cuenta los efectos externos (viento, corriente, olas, aguas poco profundas, desplazamiento, temperatura del agua y densidad del agua).

Dado que el procedimiento de la ITTC de 2017 se modificó en 2021, el MEPC 79 adoptó unas nuevas Directrices de 2022 para hacer referencia al procedimiento ITTC actualizado, así como al anterior de 2017.

Sistemas de captura de carbono a bordo de los buques

Han surgido varias iniciativas para desarrollar métodos de reducción de las emisiones de GEI mediante la segregación y captura del dióxido de carbono (CO₂) de los gases de exhaustación a bordo de los buques.

En la reunión se propuso que la reducción de CO₂ relacionada con la captura y el almacenamiento de carbono (*Carbon Capture and Storage, CCS*), y la captura, uso y almacenamiento de carbono (*Carbon Capture, Use and Storage, CCUS*) se considere en el cálculo del EEDI/EEI y CII obtenido con independencia de la tecnología aplicada. Por falta de tiempo, el MEPC 79 acordó seguir debatiendo en el MEPC 80 las propuestas relacionadas con esta materia.

Interpretaciones unificadas al Anexo VI de MARPOL

El Comité aprobó varias interpretaciones unificadas que aclaran varias cuestiones sobre la elaboración y la verificación de la parte III del SEEMP y la emisión de la declaración de conformidad para el primer año (reglas 8, 26 y 28 del Anexo VI). Se publicaron en la circular MEPC.1/Circ.795/Rev.7, y tratan los siguientes asuntos:

- Los buques entregados después del 1 de enero de 2023 deberán cumplir la regla 26.3.1 del Anexo VI de MARPOL en el momento de la entrega (es decir, incluir en el SEEMP una descripción de la metodología que se utilizará para calcular el CII operacional anual obtenido del buque). Si el buque se entrega el 1 de octubre o posteriormente, el año siguiente será el primer año del plan de implantación de 3 años, y la calificación basada en los datos entre la fecha de entrega y el final de ese año natural no se tendrá en cuenta para determinar si el buque debe desarrollar un Plan de Medidas Correctivas.
- Si un buque cambia de compañía, o cambia de una Administración a otra y de una compañía a otra simultáneamente, después del 1 de enero de 2023 deberá cumplir la regla 26.3.1 al cambiar de compañía y será necesario que la nueva compañía presente una nueva Parte III del SEEMP para su verificación. El año del cambio deberá ser el primero del plan de implantación trienal.
- El Plan de Medidas Correctivas para alcanzar el CII operacional anual prescrito (*required annual operational CII*) de un buque al que se le haya asignado una clasificación inferior (es decir, un buque clasificado como ‘D’ durante 3 años consecutivos o como ‘E’ durante 1 año) deberá elaborarse para alcanzar el CII prescrito en relación con los datos recopilados en el segundo año civil después de obtener dicha clasificación.
- El Indicador de la Intensidad de Carbono (CII) operacional anual obtenido y la clasificación de los buques no se incluirán en la ‘Declaración de Cumplimiento revisada’ (Apéndice X del Anexo VI, que entró en vigor el 1 de noviembre de 2022) hasta 2024, cuando los valores estén disponibles.
- Si la regla 26.3.1 del Anexo VI se actualiza para cambiar los elementos requeridos de la Parte III del SEEMP, el plan original de 3 años puede mantenerse sin tener que hacer cambios.

Reducción de las emisiones de GEI procedentes de los buques

Como cabía esperar, los gases de efecto invernadero ocuparon una gran parte de los asuntos del orden del día del MEPC 79. El punto más destacado fue la revisión de la estrategia de la OMI en materia de Gases de Efecto Invernadero (GEI), sobre el que se hicieron algunos progresos, pero no se tomó ninguna decisión.

Hay dos cuestiones principales que centraron buena parte del debate: el nivel de ambición para reducir los GEI del transporte marítimo y la ‘cesta de medidas’ (*basket of measures*) que serán necesarias para apoyar dicha ambición.

Hasta ahora, una gran parte de los Estados miembros de la OMI están a favor de que las emisiones de GEI del transporte marítimo se eliminen progresivamente para 2050, pero existe una oposición importante por parte de los Estados que temen que esto no sea realista y pueda tener

repercusiones desproporcionadamente negativas en los países en vías de desarrollo. También hay opiniones divergentes sobre la adopción de objetivos provisionales de reducción de los GEI en el periodo comprendido entre 2030 y 2050.

Este asunto debe resolverse antes del MEPC 80 de julio, fecha en la que la OMI debe adoptar su Estrategia revisada sobre los GEI. Por lo tanto, será necesario avanzar en las reuniones del grupo de trabajo ISWG-GHG 14 (20-24 de marzo) e ISWG-GHG 15 la semana anterior al MEPC 80.

En cuanto a la ‘cesta de medidas’, hay una convergencia de opiniones hacia una combinación de medidas basadas en el mercado (MBM) con elementos técnicos en forma de una Norma de Combustibles ‘verdes’ (GFS).

El MEPC 79 también mantuvo un debate sobre los corredores verdes, que dividió al plenario en el que están representados los países. Aunque se consideran una herramienta útil en la transición energética, muchos opinaron que no es algo que la OMI deba regular, sino fomentar la cooperación voluntaria entre las partes interesadas.

El MEPC 79 analizó los siguientes asuntos:

Revisión del sistema de recopilación de datos (DCS) sobre el consumo de combustible de los buques

El MEPC adoptó enmiendas al Apéndice IX del Anexo VI del Convenio MARPOL sobre la información que se debe presentar a la base de datos de la OMI sobre el consumo de combustible de los buques en relación con la implantación de la medida de reducción de los GEI a corto plazo, incluida la relativa a los valores obtenidos del EEXI, CII y su calificación.

El grupo de trabajo ISWG-GHG 13 estudió varias propuestas que incluyen mejoras sobre la no identificación de los datos (*data anonymisation*), el sistema de redondeo y la accesibilidad de los datos, así como modificaciones al Apéndice IX del Anexo VI.

Hubo un amplio apoyo a la inclusión de los ‘datos sobre el trabajo de transporte’ (*data of transport work*), al uso de tecnologías innovadoras y a la notificación de datos más detallada. Este trabajo continuará en el ISWG-GHG 14.

El MEPC 79 aprobó la siguiente interpretación unificada relativa al Sistema de Recopilación de Datos sobre el consumo de combustible de los buques de la OMI (DCS de la OMI):

- El Gas de Evaporación (*Boil-Off-Gas*, BOG) consumido a bordo del buque para su propulsión y funcionamiento, por ejemplo, el utilizado para la propulsión, unas necesidades operacionales como las de una caldera o el que se quema en una unidad de combustión de gas (*Gas Combustion Unit*, GCU) para el control de la presión del tanque de carga u otros fines operacionales, deben recopilarse y notificarse como relativos al combustible y parte del sistema DCS.

Revisión de la Estrategia inicial de la OMI sobre los GEI

La Estrategia inicial de la OMI sobre la reducción de las emisiones de GEI, adoptada en 2018, propone mejorar la eficiencia del transporte marítimo en al menos un 40% para 2030, prosiguiendo los esfuerzos hacia el 70% para 2050, y también aspira a que las emisiones anuales totales del transporte marítimo internacional se reduzcan al menos un 50% para 2050 en comparación con las de 2008. Esta Estrategia se revisa cada 5 años.

En el último periodo de sesiones del Comité (MEPC 78 de julio), se reconoció que el objetivo mencionado de reducción de los GEI debía reforzarse (aumentar el nivel de ambición) y se

acordó que la Estrategia se sometiera a una revisión, con vistas a adoptar las modificaciones en el MEPC 80, que se celebrará en julio.

El grupo de trabajo ISWG-GHG 13, que se reunió la semana anterior al MEPC 79, estudió las siguientes propuestas:

- Cero emisiones netas para 2050 o cero emisiones netas para 2050 sobre la base de las emisiones del ‘pozo a la estela’ (*Well-to-Wake*). Necesidad de aclaración de los términos “cero-neto”, “casi cero”, “cero-absoluto” y “cero”.
- Reducción de las emisiones de GEI en el ciclo de vida para 2030 y 2040, con niveles por definir para su eliminación en 2050 a más tardar.
- Incentivos para la utilización de combustibles sin emisiones de GEI (*zero-GHG fuels*).
- Calendario para desarrollar medidas a medio plazo que deberán completarse en 2027 o 2028.
- El 5% de la energía total utilizada a bordo de los buques deberá proceder de fuentes alternativas de aquí a 2030.
- Elaborar directrices sobre el ciclo de vida de los GEI y la intensidad de carbono para todos los tipos de combustible.
- Creación de un Consejo Internacional de Investigación y Desarrollo Marítimos y de un Fondo de Investigación Marítima de la OMI (*International Maritime Research and Development Board/IMO Maritime Research Fund*).

Como resultado, el grupo de trabajo elaboró un documento que engloba las propuestas presentadas y que servirá de base para futuros debates.

Medidas candidatas a corto, medio y largo plazo

Finalización del ejercicio de lecciones aprendidas de la evaluación de impacto global de la medida a corto plazo y de la revisión del Procedimiento para evaluar los impactos en los Estados de las medidas candidatas (MEPC.1/Circ.885)

El ejercicio de lecciones aprendidas se completó en el MEPC 79, con las recomendaciones del ISWG-GHG de que las futuras evaluaciones de impacto para adoptar medidas a medio y largo plazo a partir de 2023 complementarán los procedimientos en términos de secuencia, periodo y definición para la realización de tareas. La planificación será un trabajo cualitativo seguido de un trabajo cuantitativo, durante un periodo aproximado de 6 meses, con el mismo tiempo reservado para ambos conjuntos de trabajo.

Propuestas de medidas a corto plazo debatidas por el ISWG-GHG 13 y el MEPC 79

ISWG-GHG 13

Aunque no se tomó ninguna decisión en esta reunión, hubo cierto acuerdo en que la cesta de medidas debería incluir elementos tanto técnicos como económicos. Existe un consenso cada vez mayor sobre la necesidad de tener en cuenta las repercusiones para los Estados antes de ultimar el acuerdo y de considerar las necesidades de los países en desarrollo, en particular los PEID y los PMA, como parte de una transición justa y equitativa.

MEPC 79

Se presentaron varios documentos sobre la aplicación de las medidas de reducción de los GEI a corto plazo (EEXI y CII) y su revisión, de acuerdo con el Anexo VI de MARPOL. El debate sobre los documentos se aplazó para su consideración por el grupo de trabajo técnico sobre contaminación atmosférica y eficiencia energética, que se establecerá en el MEPC 80 en julio. Los temas tratados en estos documentos incluyen:

- Una propuesta de factores de corrección y opciones de “cumplimiento de la flota” para buques de GNL propulsados por vapor;
- Una mayor justificación de los factores de corrección para los viajes cortos y el tiempo de espera en puerto;
- Una propuesta para incluir la carga refrigerada bajo cubierta en el factor de corrección $FC_{electrical,j}$;
- Una propuesta de modificación de las Directrices sobre los niveles de referencia de los CII, D2 (Resolución MEPC.353(78)) para establecer los graneleros autodescargantes como una categoría separada de buques con su propia línea de referencia.
- Información sobre una metodología CII alternativa para buques de crucero, que se prevé presentar al MEPC 80;
- Información sobre el estado actual de la tecnología y el desarrollo de las tecnologías de propulsión eólica;
- Información sobre los efectos en la cartera de pedidos de los fletadores, la distancia recorrida y los tiempos de espera en el CII, a los que se enfrentan los armadores/operadores de buques graneleros, y la necesidad de establecer factores de corrección y/u otros ajustes del viaje;
- Información sobre la recientemente finalizada ‘Guía práctica para la selección de tecnologías de eficiencia energética para buques’ (*‘Practical Guide to the selection of energy efficiency technologies for ships’*), elaborada por la Alianza mundial de la industria en apoyo del transporte marítimo con bajas emisiones de carbono (*Global Industry Alliance to Support Low Carbon Shipping, Low Carbon GIA*), en el marco del proyecto OMI-Noruega ‘GreenVoyage2050’.
- Presentación del informe ‘Análisis del impacto de las bioincrustaciones en la resistencia hidrodinámica y la eficiencia energética de los buques’ (*‘Analysis of the impact of biofouling on the hydrodynamic resistance and energy efficiency of ships’*), encargado por la ‘Global Industry Alliance’, establecida en el marco del proyecto ‘UNDP-IMO GloFouling Partnerships’.

El MEPC tomó nota de los debates del Subcomité de implantación de los instrumentos de la OMI (Subcomité III 8) sobre los procedimientos de control del Estado rector del puerto (*Port State Control, PSC*) relacionados con las medidas de reducción de la intensidad de carbono a corto plazo. El Subcomité III 8 concluyó que no había apoyo para considerar la falta de aplicación de la Parte III del SEEMP o de un Plan de Acciones Correctivas **como una deficiencia motivo de detención del buque**.

Directrices sobre la intensidad de GEI en el ciclo de vida de los combustibles marinos y biocombustibles

El MEPC 79 examinó el informe provisional del Grupo de trabajo por correspondencia sobre el análisis de los GEI en el ciclo de vida de los combustibles marinos. Se acordó un mandato actualizado para el grupo de correspondencia, que presentará su informe final al MEPC 80. El proyecto de directrices relativas a los GEI en el ciclo de vida (*Life Cycle GHG assessment guidelines, LCA Guidelines*), incluyendo los factores de emisión ‘del pozo al tanque’ (*well-to-tank*) y ‘del tanque a la estela’ (*tank-to-wake*), permitirán el cálculo de las emisiones totales de GEI relacionadas con la producción y el uso de combustibles marinos.

Informe del ISWG-GHG 13

El grupo debatió cuestiones relacionadas con el uso de biocombustibles, incluida la necesidad de un factor de conversión para su uso basado en la evaluación del ciclo de vida y un sistema de acreditación internacional. El informe final deberá concluirse en el MEPC 80. El grupo acordó invitar a las partes interesadas a elaborar un proyecto de resolución sobre la adopción de biocombustibles sostenibles para el transporte marítimo.

El MEPC tomó nota de los avances para elaborar las directrices LCA y estudió los progresos realizados en la lista inicial de los ‘corredores de combustible’ (*fuel pathways*) que deben incluirse en el proyecto de directrices, de modo que la lista pueda finalizarse en las últimas rondas del grupo de trabajo por correspondencia. El informe final se presentará al MEPC 80.

ISWG-GHG 13 - Propuesta de un sistema de acreditación de biocombustibles y de un factor de emisión de los biocombustibles

Ambas propuestas se examinaron por el ISWG-GHG 13 y se invitó a las partes interesadas a desarrollar un proyecto de Resolución sobre la adopción de biocombustibles sostenibles para el transporte marítimo en el MEPC 80.

Medidas basadas en las ‘rutas’ o ‘corredores verdes’ para reducir las emisiones de GEI de los buques

El MEPC 79 adoptó 2 enmiendas para actualizar las Resoluciones MEPC.323(74): ‘Invitación a los Estados miembros a que fomenten la cooperación voluntaria entre los sectores portuarios y del transporte marítimo para contribuir a la reducción de las emisiones de GEI de los buques’ y MEPC.327(75): ‘Fomento de la elaboración y presentación de planes de acción nacionales voluntarios por los Estados miembros con miras a abordar las emisiones de GEI procedentes de los buques’.

El objetivo es fomentar e incentivar la toma de medidas basadas en rutas o corredores verdes por parte de los Estados miembros y promover la producción de combustibles renovables para el transporte marítimo en los Planes de Acción Nacionales para abordar las Emisiones de GEI procedentes de los buques.

Anexos del apartado 2.2:

- Resolución MEPC.346(78): ‘Directrices de 2022 para la elaboración de un Plan de Gestión de la Eficiencia Energética del Buque (SEEMP)’, (Directrices SEEMP).
- Resolución MEPC.347(78): ‘Directrices para la verificación y las auditorías de las compañías por la Administración de la Parte III del SEEMP’.
- Resolución MEPC.348(78): ‘Directrices de 2022 para la verificación de los datos sobre el consumo de combustible de los buques y la intensidad de carbono operacional por la Administración’.
- MEPC.350(78): ‘Directrices de 2022 sobre el método de cálculo del EEXI obtenido’.
- MEPC.351(78): ‘Directrices de 2022 sobre reconocimiento y certificación del EEXI obtenido’.
- MEPC.352(78): ‘Directrices de 2022 sobre los indicadores de la intensidad de carbono operacional y los métodos de cálculo (Directrices sobre los CII, D1)’.
- MEPC.353(78): ‘Directrices de 2022 sobre los niveles de referencia para su utilización con los indicadores de la intensidad de carbono operacional (Directrices sobre los niveles de referencia de los CII, D2)’.
- MEPC.354(78): ‘Directrices de 2022 sobre la clasificación de la intensidad de carbono operacional de los buques (Directrices sobre la clasificación de los CII, D4)’.
- MEPC.355(78): ‘Directrices provisionales de 2022 sobre factores de corrección y ajustes de viaje para los cálculos del CII (Directrices sobre los CII, D5)’.

2.3 Otros asuntos relacionados con la protección del medioambiente

Convenio para la Gestión del Agua de Lastre (BWM)

El MEPC 79 debatió los siguientes asuntos:

Homologación de nuevos sistemas de gestión de las aguas de lastre (BWMS)

El MEPC 79 revisó la información presentada sobre varios Sistemas de Gestión del Agua de Lastre (BWMS) y aprobó los siguientes equipos:

- ‘RADClean®’ (Irán) y ‘ECS-HYCHLOR™ 2.0’ (Reino Unido).

Sistemas de gestión de las aguas de lastre homologados por EE.UU.

El 10 de enero de 2023, el Centro de Seguridad Marítima del Servicio de Guardacostas de EE.UU. (USCG) ha publicado la última actualización del listado de Sistemas de Gestión de las Aguas de Lastre (BWMS) homologados por los EE.UU. En dicha fecha se habían homologado **50** sistemas de tratamiento y otros **6** habían presentado la solicitud y están en proceso de homologación. Los equipos ya homologados por el USCG utilizan sistemas de electrólisis, ozono, calor, inyección química o bien un sistema de filtrado más un tratamiento posterior que puede ser de radiación ultravioleta, electrodiálisis, electrocloración o inyección química.

La lista completa de los sistemas homologados por el USCG está disponible en el siguiente [enlace](#).

Revisión de los valores críticos y límites de detección de las sustancias químicas asociadas al agua de lastre tratada

Actualmente, los límites de detección de las sustancias químicas asociadas al agua de lastre tratada se publican en el anexo de la ‘Metodología revisada para la recopilación de información y la realización del trabajo del GESAMP-BWWG’, de la circular BWM.2/Circ.13/Rev.5. Para actualizar estos límites de detección hay que actualizar todo el documento sobre la metodología y ello ha provocado que dichos límites de detección estén obsoletos por el tiempo necesario para actualizar todo el documento.

La lista de límites de detección correspondientes a las sustancias químicas asociadas con el agua de lastre tratada se va a migrar al GISIS o a la página ‘web’ de la OMI para poder actualizarla más fácilmente. Los límites de detección del Anexo de la circular BWM.2/Circ.13 se sustituirán por el enlace ‘web’ correspondiente.

Modelo de Libro registro de las aguas de Lastre

Se ha observado que el 70% de las anotaciones en el Libro de registro de las aguas de lastre (*Ballast Water Record Book*, BWRB) son incorrectas y por ello se debatió la necesidad de revisar el formato del BWRB y una guía para su cumplimentación.

El MEPC 79 aprobó enmiendas al modelo de BWRB para incluir los acaecimientos de las operaciones en forma de Códigos (letra) y Elementos (número), similar al modelo del Libro registro de hidrocarburos.

En esta reunión, se ha aprobado un proyecto de enmiendas al Apéndice II del Convenio BWM, que incluye información adicional sobre las anotaciones que deben incluirse y se ha actualizado una página del libro. También se analizó una propuesta para modificar la Parte II del BWRB para facilitar el mantenimiento de los registros y la presentación de informes en virtud del Convenio BWM.

Implicaciones: los armadores y operadores deberán completar y mantener el nuevo modelo del BWRB una vez que sea aprobado.

Aplicación: a buques de GT ≥ 400 que efectúen viajes internacionales y que hagan escala en puertos distintos de los puertos bajo la jurisdicción de la Administración de bandera del buque. Están excluidas las plataformas flotantes, las FSU y FPSO.

Entrada en vigor: se prevé su aprobación por el MEPC 80 (julio 2023).

Nuevas directrices para facilitar un sistema de registro electrónico para la notificación de las aguas de lastre

Por falta de tiempo, este punto del orden del día no se debatió y se tratará en el MEPC 80.

Almacenamiento temporal de aguas grises o aguas sucias tratadas en tanques de lastre

La prohibición del vertido de aguas grises o aguas sucias residuales tratadas en determinados puertos ha dado lugar al almacenamiento temporal de dichas aguas en los tanques de lastre.

El MEPC 79 confirmó que el Convenio BWM no impide el almacenamiento temporal de aguas grises o sucias tratadas en tanques de lastre y que por tanto debería permitirse. Se acordó desarrollar procedimientos específicos para prevenir la contaminación de los tanques de lastre por el almacenamiento de estas aguas.

Aplicación del Convenio BWM a buques que operan en puertos con calidad de agua problemática

Hay puertos con una calidad de agua que dificulta el funcionamiento continuo de los sistemas de tratamiento del agua de lastre (BWMS), por lo que se ha propuesto permitir que el agua de lastre se tome sin pasar por los BWMS en dichos puertos, y emplear el método de intercambio de agua de lastre más tratamiento (BWE + BWT) en las zonas donde el sistema de tratamiento puede funcionar con normalidad.

En la reunión, se sugirió que se definieran claramente los criterios de calidad del agua que afectan al funcionamiento normal de los BWMS. El MEPC 79 acordó continuar el debate en la próxima sesión de reuniones.

Interpretaciones unificadas al Convenio BWM

Requisitos de calibración de los componentes del BWMS que realizan mediciones

La información sobre los requisitos de inspección de los BWMS se incluye en el 'Código para la aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre (Código BWMS, MEPC.300(72))' y en las 'Directrices para efectuar los reconocimientos de conformidad con el Sistema armonizado de reconocimientos y certificación (SARC), 2021, (Resolución A.1156(32))'. En reuniones anteriores se planteó que el párrafo 4.10 del Código BWMS y el punto 1.2.1.21 de la lista de comprobación estaban abiertos a interpretaciones y eran contradictorios.

"4.10 Se facilitarán medios para comprobar, durante los reconocimientos de renovación y conforme a las instrucciones del fabricante, el funcionamiento de los componentes del BWMS que realizan mediciones. A fines de inspección se conservará a bordo el certificado de calibración en el que conste la fecha de la última verificación del calibrado Únicamente el fabricante o las personas autorizadas por él verificarán la precisión".

El MEPC 79 aprobó una interpretación al párrafo 4.10, confirmando que el intervalo para efectuar una comprobación/calibración de precisión (o la sustitución de un sensor, en caso de que no pueda

calibrarse) no debe vincularse obligatoriamente al programa de inspecciones del BWMS, aunque debe realizarse una comprobación de la validez de los certificados de calibración en las inspecciones anuales/intermedias/de renovación del BWM.

La comprobación de la precisión/calibración de los componentes del BWMS que realizan mediciones debe hacerse de acuerdo con el procedimiento de calibración, en los intervalos especificados en las instrucciones del fabricante.

Implicaciones: Los armadores deberán:

- Calibrar el BWMS en los intervalos especificados en el Manual de Operaciones, Mantenimiento y Seguridad (*Operational, Maintenance and Safety Manual*, OMSM) del BWMS; y
- Confirmar en la inspección de renovación que se ha realizado una comprobación de calibración o sustitución de un sensor (en caso de que no pueda calibrarse) de acuerdo con el OMSM aprobado.

Aplicación: a buques de $GT \geq 400$ que efectúen viajes internacionales y que hagan escala en puertos distintos de los puertos bajo la jurisdicción de la Administración de bandera del buque. Están excluidas las plataformas flotantes, las FSU y FPSO.

Entrada en vigor: esta interpretación ha sido aprobada por el MEPC y se publicará mediante la circular BWM.2/Circ.66/Rev.4 (Interpretaciones Unificadas del Convenio de Aguas de Lastre).

Pruebas de puesta en servicio de los BWMS

La Resolución MEPC.325(75) y la circular BWM.2/Circ.66/Rev.3, establecen los requisitos de la prueba de puesta en servicio de los BWMS.

Aunque las pruebas de puesta en servicio de los sistemas de tratamiento, incluido el análisis del agua de lastre tratada, se han exigido para los equipos instalados a partir del **1 de junio de 2022**, el MEPC 79 debatió sobre si es necesario realizar pruebas de puesta en servicio en casos en los que un BWMS se someta a una modificación importante o una actualización para mejorar la capacidad de cumplimiento de la regla D-2 del convenio.

Como resultado, el MEPC 79 aprobó una interpretación unificada que establece que, si un BWMS es objeto de una actualización o cambio de un componente principal, dicho sistema se considerará como recién instalado, por lo que deberá efectuarse la prueba de puesta en servicio, y se deberá volver a expedir un Certificado internacional de gestión del agua de lastre (IBWMC) para ese buque.

Implicaciones: Si un BWMS es objeto de una modificación o mejora importante que requiera una nueva homologación del sistema, los armadores deberán:

- Realizar una nueva prueba de puesta en servicio.
- Asegurarse de que el IBWMC se actualiza y que incluye:
 - El nuevo sistema BWMS homologado;
 - El campo “*fecha de instalación*” registrado es la fecha en la que se ha completado la última prueba de puesta en servicio.

Aplicación: a buques de $GT \geq 400$ que efectúen viajes internacionales y que hagan escala en puertos distintos de los puertos bajo la jurisdicción de la Administración de bandera del buque. Están excluidas las plataformas flotantes, las FSU y FPSO.

Entrada en vigor: Este proyecto de interpretación fue aprobado por el MEPC 79 y se publicará mediante la circular BWM.2/Circ.66/Rev.4 (Interpretaciones unificadas del Convenio BWM).

Zona marina especialmente sensible en el Mediterráneo noroccidental

El MEPC 79 ha apoyado la propuesta presentada por Francia, Italia, Mónaco y España para designar el mar Mediterráneo noroccidental como Zona Marina Especialmente Sensible (ZMES), que abarcará dos zonas ya designadas como Zonas Especialmente Protegidas de Importancia para el Mediterráneo (ZEPIM), en virtud del Convenio de Barcelona y el Plan de Acción para el Mediterráneo de las Naciones Unidas. La ZMES propuesta incluye todo el Santuario de Pelagos y el corredor español de cetáceos.

El objetivo de esta ZMES es proteger a los cetáceos del riesgo de colisiones con los buques y aumentar la concienciación que existe sobre la protección de la ballena de aleta y el cachalote.

Las medidas recomendadas incluyen reducir la velocidad, aumentar la vigilancia y notificar el avistamiento de cetáceos y cualquier colisión.

Se ha propuesto a los países que han presentado la propuesta que sigan desarrollando las medidas de protección correspondientes y a presentarlas al Subcomité de navegación, comunicaciones y búsqueda y salvamento (Subcomité NCSR) y al Comité de Seguridad Marítima (MSC).

Convenio de Hong Kong - Reciclaje de buques

El Comité informó de que **19** Estados han ratificado el Convenio, cuyas flotas mercantes combinadas constituyen el **29,32%** de la flota mercante mundial, con un volumen de reciclaje de buques anual máximo combinado que totaliza un arqueo bruto de 13.971.726. Aún no se han cumplido los requisitos de entrada en vigor.

El Convenio entrará en vigor 24 meses después de la fecha en que 15 Estados, cuyas flotas mercantes combinadas representen el 40% del arqueo bruto de la marina mercante mundial, lo hayan ratificado. Además, el volumen de reciclaje de buques anual máximo combinado de dichos Estados, durante los 10 años precedentes, debe representar al menos el 3% del arqueo bruto de la marina mercante combinada de dichos Estados.

Basura plástica marina procedente de los buques

El MEPC 79 estudió las recomendaciones para revisar los términos de referencia del 'Estudio de la OMI sobre desechos plásticos marinos procedentes de los buques' y acordó que:

- Deben presentarse al Comité propuestas sobre cómo seguir avanzando e identificar áreas prioritarias de trabajo para subsanar las lagunas en materia de datos, aprovechando y aprendiendo de los programas nacionales ya existentes.
- La secretaría cooperaría con otras partes interesadas en la tarea de cómo la colaboración con el 'Proyecto de Asociaciones *GloLitter*' y las asociaciones establecidas de países y de la industria, tanto dentro como fuera de dicho programa, podrían contribuir a cumplir los términos de referencia del Estudio de la OMI sobre esta materia.
- Los términos de referencia del plan de acción se revisarán y actualizarán para incluir la adopción de un enfoque gradual y la realización de subproyectos más pequeños que analicen grupos de datos específicos (por ejemplo, por región, por industria, por tipo de buque o por tipo de desecho) para crear un conjunto de datos globales para evaluar los desechos plásticos marinos de los buques.

Puntos de contacto nacionales para cuestiones relacionadas con la seguridad, prevención y lucha contra la contaminación

La OMI ha actualizado la lista de los puntos de contacto nacionales operativos en todo el mundo encargados de recibir, tramitar y transmitir los informes urgentes de los buques a los Estados ribereños sobre los sucesos relacionados con sustancias perjudiciales, incluidos los hidrocarburos. A través de la página [web](#) del Sistema Global Integrado de Información Marítima (*Global Integrated Shipping Information System*, GISIS), se puede acceder a la información, que incluye los puntos de contacto para:

- los servicios nacionales de inspección (oficinas centrales y locales);
- los servicios de inspección que actúan como representantes de los Estados de bandera a efectos de las cuestiones relacionadas con la supervisión por el Estado rector del puerto (*Port State Control*, PSC) y de las autoridades encargadas de la investigación de siniestros; y
- las secretarías de los Memorandos de Entendimiento (MoUs) sobre supervisión por el Estado rector del puerto.

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:

- [Reglamento UE 2022/1157](#) por el que se establecen disposiciones de aplicación de la Directiva 2014/90/UE en lo que respecta a los requisitos de diseño, construcción y rendimiento y a las normas de ensayo para los **equipos marinos**, y por el que se deroga el Reglamento UE 2021/1158. (DOUE 6 de julio).
- [Reglamento UE 2022/1269](#) por el que se modifica el Reglamento UE 833/2014 relativo a medidas restrictivas motivadas por acciones de Rusia que desestabilizan la situación en **Ucrania**. (DOUE 21 de julio). **Complementado** por el [Reglamento UE 2022/1904](#) (DOUE 6 de octubre), el [Reglamento 2022/2367](#) (DOUE 3 de diciembre) y el [Reglamento 2022/2368](#) (DOUE 3 de diciembre).
- [Decisión PESC 2022/1909](#) por la que se modifica la Decisión 2014/512/PESC relativa a medidas restrictivas motivadas por acciones de Rusia que desestabilizan la situación en Ucrania. (DOUE 6 de octubre). **Complementada** por la [Decisión PESC 2022/2369](#) (DOUE 3 de diciembre).
- [Decisión UE 2022/1973](#) relativa al reconocimiento del **Reino Unido** de conformidad con la Directiva (UE) 2022/993 en lo que respecta al **sistema de formación y titulación de la gente de mar**. (DOUE 18 de octubre).
- [Decisión PESC 2022/2441](#) por la que se modifica la Acción Común 2008/851/PESC relativa a la **Operación Militar ATALANTA** de la UE destinada a contribuir a la disuasión, prevención y la represión de los actos de piratería y del robo a mano armada frente a las costas de Somalia. (DOUE 12 de diciembre).
- [Decisión UE 2022/2462](#) que modifica la Decisión de Ejecución 2016/2323, por la que se establece la **lista europea de instalaciones de reciclaje** de buques con arreglo al Reglamento 1257/2013. (DOUE 15 de diciembre).

3.2 Otros asuntos comunitarios

Reglamento 1257/2013 sobre Reciclaje de Buques

Lista europea de instalaciones de reciclaje y revisión del Reglamento 1257/2013 sobre Reciclaje de Buques

El 15 de diciembre, la Comisión Europea (CE) publicó la décima [actualización](#) de la lista de instalaciones autorizadas para el reciclaje de buques, que entró en vigor el 4 de enero de 2023.

La principal novedad de esta nueva actualización es que **2 astilleros turcos** (İşıksan y Simsekler) han sido **retirados de la lista** por incumplir las disposiciones del Reglamento UE sobre el reciclaje de buques (Reg. 1257/2013). En el primer caso, por transferir varios buques que debían reciclarse en dicha instalación a otras instalaciones cercanas no autorizadas para efectuar tareas de desguace y, en el segundo caso, por la falta de procedimientos de control de riesgos y de factores organizativos subyacentes que provocaron varios accidentes con víctimas mortales.

Esta nueva lista incluye además **1** instalación nueva en **Bulgaria** y la instalación del Reino Unido 'Kishorn Port Ltd' ha aumentado las dimensiones máximas de los buques que puede aceptar para desguace. En conjunto, actualmente la lista la integran **45** instalaciones:

- **36** en el **EEE**: Noruega (8), Dinamarca (6), Países Bajos (5), Francia y Lituania (4 en cada país), España (2), Bélgica, Bulgaria, Estonia, Italia, Letonia, Finlandia e Irlanda (1).
- **9** en **terceros países**: Turquía (6), Reino Unido (2), y EEUU (1).

España mantiene sus dos instalaciones autorizadas: 'DDR Vessels XXI', en el puerto de El Musel, en Gijón (Asturias); y 'Desguace Industrial Naval (DINA)', en Baracaldo (Vizcaya); que cuentan con una capacidad conjunta de reciclaje anual de alrededor de 5.686 LDT (según la documentación aportada a la Comisión, la capacidad máxima teórica anual de reciclado de ambas instalaciones alcanzaría 66.000 LDT).

A principios de octubre, la Comisión se reunió con un grupo de expertos sobre reciclaje de buques, en el que detalló el siguiente calendario orientativo en relación con el proceso de revisión del Reglamento 1257/2013 (*Ship Recycling Regulation*, SRR):

- Diciembre 2022 – febrero 2023: 12 semanas de consulta pública;
- Enero – febrero y junio – julio de 2023: actividades de consulta específicas;
- Mayo – junio de 2023: Taller con las partes interesadas;
- Diciembre de 2023: Documento de trabajo de los servicios de la Comisión.

ECSA tiene constituido un grupo de trabajo específico sobre esta materia con el fin de definir una nueva estrategia sobre el Reg. 1257/2013 y preparar una posición común a las próximas consultas públicas y específicas sobre dicho Reglamento.

Propuesta de revisión del Reglamento sobre traslados de residuos

El 17 de enero, el Parlamento aprobó el [informe](#) sobre la revisión del Reglamento sobre traslados de residuos (*Waste Shipment Regulation*, WSR), que modifica, entre otras cosas, el Reglamento 1257/2013 sobre Reciclaje de Buques.

El informe del Parlamento no propone modificar la propuesta de la Comisión para modificar el Reg. 1257/2013 de reciclaje, que aclara el marco legal aplicable al reciclaje de buques con pabellón de la UE cuando se convierten en residuos fuera de la UE. La propuesta de la Comisión confirma que pueden reciclarse en instalaciones de reciclaje situadas fuera de la OCDE, si cumplen los requisitos del Reg. 1257/2013 SRR de la UE y se añaden a la lista de la UE.

Paquete legislativo 'Fit for 55'

El 14 de julio la CE presentó el paquete legislativo '[Fit for 55](#)', cuyo objetivo es reducir las emisiones de GEI en al menos un 55% para 2030 en comparación con los niveles de 1990, en línea con el Pacto Verde Europeo (hasta la presentación del Pacto Verde en diciembre de 2019 el objetivo era del 40%) y lograr una Europa climáticamente neutra en 2050.

Desde la publicación de nuestro último informe, ha continuado la tramitación por el Consejo y Parlamento Europeo de las diferentes propuestas de directivas y reglamentos. Se resume a continuación el estado de avance de las que afectan en mayor medida al transporte marítimo.

Inclusión del transporte marítimo en la modificación del Sistema Europeo de Comercio de Derechos de Emisión (EU-ETS)

El 18 de diciembre, el Consejo y el Parlamento Europeo alcanzaron un acuerdo. Los aspectos más significativos son los siguientes:

Ámbito de aplicación: Quedan incluidos los buques de mercancías o pasajeros:

- De más de 5.000 GT.
- A partir de 2025, los buques de mercancías ~~o pasajeros~~ de entre 400 y 5.000 GT deberán notificar y verificar sus emisiones al incluirse en el Reglamento MRV de la UE. A finales de 2026, la Comisión presentará un informe sobre la posibilidad de incluirlos en el ETS.
- También se incluyen disposiciones para los buques *offshore*.

Calendario de aplicación: Se entregarán derechos de emisión por:

- el 40% de las emisiones verificadas de CO₂ de 2024, a entregar en 2025;
- el 70% de las emisiones verificadas de CO₂ de 2025, a entregar en 2026;
- el 100% de las emisiones verificadas de CO₂ de 2026, a entregar en 2027.

Gases Efecto Invernadero: A partir de 2024 se incluyen en el Reglamento MRV las emisiones de metano y óxido nítrico, que entrarán dentro del ámbito de aplicación del EU-ETS a partir de 2026.

Ámbito geográfico: 100% de las emisiones de los viajes entre puertos UE, 100% de las emisiones en puerto y 50% de las emisiones de los viajes entre un tercer estado y un puerto UE (o viceversa).

Responsabilidad de asumir los costes del EU-ETS: traspaso obligatorio a los operadores comerciales.

Exenciones:

- Las islas con una población inferior a 200.000 residentes permanentes y sin conexión por carretera o ferrocarril con el continente.
- Las regiones ultraperiféricas.
- Los viajes de buques de pasaje o ro-pax sometidos a Obligaciones de Servicio Público sólo en el caso de rutras entre 2 Estados distintos.
- También se aplican exenciones a los buques de clase hielo.

Fondo de innovación: asignación obligatoria de un mínimo de 20 millones de derechos de emisión para el sector marítimo en el marco del Fondo de Innovación del EU-ETS hasta 2030. Con los precios actuales (aprox. 85 €/tonelada), 20 millones de derechos de emisión corresponden a unos 1.700 millones de euros.

Otros aspectos: A partir de 2027 se introducirá **un nuevo ETS para el transporte por carretera y calefacción** (EU-ETS 2). Este sistema regulará a los proveedores de combustible para los edificios y al transporte por carretera, en lugar de a los hogares y los conductores. En caso de que los precios de la energía sean excepcionalmente altos, el inicio de este nuevo régimen se retrasará hasta 2028.

Está previsto que el texto se adopte definitivamente por el Consejo el 8 de febrero y por el Parlamento el 14 de febrero.

Propuesta de Reglamento 'FuelEU Maritime'

El reglamento FuelEU Marítimo pretende aumentar la cuota de combustibles renovables e hipocarbónicos en el transporte marítimo, estableciendo un límite a la intensidad media anual de gases de efecto invernadero (GEI) de la energía utilizada a bordo, y fijando una sanción económica en caso de no cumplimiento.

El 19 de octubre el Parlamento aprobó su posición con respecto a este Reglamento. Se resume a continuación los principales puntos de las posiciones adoptadas por las tres instituciones (propuesta inicial de la Comisión, enmiendas adoptadas por el Consejo en julio y propuesta del Parlamento) que tratarán ahora de llegar a un acuerdo en los trílogos.

Ámbito de aplicación:

- **Comisión:** incluye el CO₂, metano y los óxidos nitrosos de los buques a partir de 5.000 GT.
- **Parlamento:** mantiene la propuesta de la Comisión. Establece que a más tardar el 1 de enero de 2027 y cada 5 años posteriormente, la Comisión estudiará, entre otros, la ampliación a buques de menor tamaño y a otros tipos de buque, la disponibilidad de biocombustibles o el encaje con la normativa OMI vigente.
- **Consejo:** mantiene la propuesta de la Comisión. Antes del 1 de enero de 2028 y cada 5 años, la Comisión estudiará, entre otros, la ampliación a buques de menor tamaño y a otros tipos de buque, la disponibilidad de biocombustibles o el encaje con la normativa OMI vigente.

Ámbito geográfico:

- **Comisión:** 100% de la energía utilizada en los viajes intracomunitarios y de los buques atracados en puertos de la UE, y 50% de las emisiones de los viajes extracomunitarios. No se contemplan exenciones.
- **Parlamento:** mantiene la propuesta de la Comisión. Ver exenciones en siguientes apartados.
- **Consejo:** mantiene la propuesta de la Comisión. Ver exenciones en siguientes apartados.

Calendario de aplicación: la intensidad de carbono del combustible utilizado deberá reducirse, como mínimo, en los siguientes porcentajes respecto de la media de 2020:

Periodo	Comisión	Consejo	Parlamento
2025-29	2%	2%	2%
2030-34	6%	6%	6%
2035-39	13%	13%	20%
2040-44	26%	26%	38%
2045-50	59%	59%	64%
Desde 2050	75%	75%	80%

Electricidad en puerto:

- **Comisión:** A partir de 2030, portacontenedores y buques de pasaje deben cubrir todas sus necesidades energéticas en puerto mediante conexión eléctrica.
- **Parlamento:** Se exigirá desde la misma fecha a los mismos tipos de buques para las necesidades de energía eléctrica.
- **Consejo:** Igual que el Parlamento. Permite además a los estados incluir la obligación de conectarse a los buques fondeados.

Acumulación y préstamo de balances de conformidad excedentarios (*pooling*):

- **Comisión:** se permite compensar los balances de conformidad no cumplidores con los excedentarios de un mismo buque dos años seguidos, o de dos buques distintos en un mismo año (si tienen el mismo verificador).
- **Parlamento:** se permite compensar los balances de conformidad no cumplidores con los excedentarios de un mismo buque tres años seguidos, o de dos buques distintos en un mismo año (si tienen el mismo verificador).
- **Consejo:** mantiene la propuesta de la Comisión salvo que admite *pooling* entre empresas con distintos verificadores.

Medidas para el incentivo de los combustibles renovables de origen no biológico (RFNBOs):

- **Comisión:** no contempladas.
- **Parlamento:** A partir del 1 de enero de 2030, al menos el 2 % de la energía media anual utilizada a bordo de un buque se satisfará con combustibles sintéticos (RFNBOs). Hasta el 31 de diciembre de 2034 no se aplicará a las empresas y sus filiales que exploten tres o menos buques. Además, para fomentar su uso, se aplicará a los RFNBOs un multiplicador de 2, es decir, cada t consumida se contará doble.
- **Consejo:** Se recompensa el uso de combustibles sintéticos aplicando un multiplicador de 2 hasta 2030 y de 1,5 hasta 2035.

Responsable de asumir los costes de este Reglamento y del pago de las sanciones en caso de incumplimiento:

- **Comisión:** establece que el responsable es el armador.
- **Parlamento:** el responsable es el operador comercial del buque (aquel que decide la carga transportada, la ruta y la velocidad).
- **Consejo:** Se mantiene la responsabilidad del armador, aunque se incluye en el articulado la posibilidad de incluir en el contrato de fletamento una obligación al operador comercial de reembolsar al titular la penalización en la que haya incurrido el buque. En realidad, esta posibilidad ya existe, sin necesidad de que se incluya en un Reglamento, por lo que la utilidad práctica de esta disposición es limitada.

Regiones ultraperiféricas (Canarias):

- **Comisión:** ningún tratamiento especial.
- **Parlamento:** Exime permanentemente un 50% de la energía utilizada en los viajes hacia/desde regiones ultraperiféricas o durante la estancia en los puertos de estas regiones. Esta exención no se aplica a los viajes interinsulares, que sí podrán ser eximidos por los Estados al 100% hasta el 31 de diciembre de 2029, al igual que la estancia en puerto asociada.
- **Consejo:** propone las mismas exenciones que el Parlamento.

Islas y tráficos con Obligaciones de Servicio Público (OSP) o bajo Contrato de Servicio Público:

- **Comisión:** ningún tratamiento especial.
- **Parlamento:** hasta el 31 de diciembre de 2029, los Estados podrán eximir los buques que operen en tráficos sometidos a OSPs o bajo Contrato de Servicio Público. También hasta esa fecha, el 100% de las emisiones en los viajes de buques de pasaje (excluidos los cruceros) y ro-pax hacia/desde islas con menos de 100.000 habitantes, y sus estancias en puerto.
- **Consejo:** no contempla exenciones a los tráficos sujetos a OSPs pero los estados miembros podrán eximir, hasta el 31 de diciembre de 2029, el 100% de las emisiones en los viajes de buques de pasaje (excluidos los cruceros) y ro-pax hacia/desde islas con menos de 200.000 habitantes censados, y sus estancias en puerto.

Medidas para evitar la fuga de carbono:

- **Comisión:** no contempla ninguna.

- **Parlamento:** Se añade una disposición por la que las escalas de los buques portacontenedores en un puerto de transbordo de contenedores vecino a menos de 300 millas náuticas de la UE no se considerarán como un puerto de escala, sino como parte del viaje global.
- **Consejo:** misma propuesta que el Parlamento.

Destino de los ingresos del sector marítimo

- **Comisión:** los ingresos de lo recaudado con las sanciones a los buques se destinarán al Fondo de Innovación general.
- **Parlamento:** crea un fondo específico para el transporte marítimo, que denomina '*Ocean Fund*', al cual irá destinado el 100% de los ingresos del FuelEU, que se invertirán en proyectos en el sector del transporte marítimo (proyectos de innovación, contratos por diferencia de carbono, diferencia de precio entre combustibles convencionales y alternativos, etc.).
- **Consejo:** el importe de las sanciones por no alcanzar los objetivos del reglamento se asigna a los estados, que deben garantizar que se destinan al sector marítimo.

La Presidencia sueca del Consejo (primer semestre 2023) ha acelerado la tramitación de este reglamento con reuniones semanales. El objetivo es alcanzar un acuerdo en trílogos para marzo.

Modificación de la Directiva sobre fiscalidad de la energía (*Energy Taxation Directive*)

La [Directiva 2003/96/CE](#) establece los tipos mínimos que los Estados de la UE deben aplicar a determinadas fuentes de energía (electricidad, hidrocarburos y carbón). En su artículo 14, prevé una exención al combustible suministrado para la navegación comercial.

Las principales características de esta propuesta son:

- Establece un tipo mínimo de imposición basado en el contenido energético de los combustibles (€/GJ) en vez de su volumen (€/l) que se actualizarán anualmente. Los tipos mínimos se fijan entre 0,15-0,9 €/GJ.
- Se aplica a tráficos intracomunitarios, con origen y destino puertos europeos, incluido el cabotaje.
- Posibilidad de excluir al transporte marítimo extracomunitario.
- Se puede aplicar un tipo mínimo cero durante 10 años a los combustibles alternativos y la electricidad.
- Posibilidad de aplicar una exención al suministro de electricidad en tierra.
- La electricidad producida a bordo estará exenta de impuestos.

La directiva vigente no se aplica a las Islas Canarias, por ser una región ultraperiférica, ni a Ceuta y Melilla, porque no pertenecen al territorio aduanero de la UE.

Avance de la propuesta

La Presidencia sueca del Consejo no espera ningún avance significativo durante su presidencia en la tramitación de esta Directiva.

Al tratarse de una cuestión fiscal, para llegar a un acuerdo es necesaria la unanimidad en el Consejo. Sin embargo, la República Checa y otros Estados miembros centroeuropeos no apoyan la propuesta, por temor a que aumente significativamente el coste de la vida de sus ciudadanos.

Directiva de Energías Renovables (RED IV)

En el mes de mayo, la Comisión Europea propuso un importante paquete de medidas en su paquete 'REPowerEU' para reducir la dependencia de las importaciones energéticas rusas, reducir las emisiones de CO₂ y acelerar la expansión de las energías renovables. Entre las medidas propuestas, se incluía acortar los procedimientos de aprobación de las instalaciones fotovoltaicas y eólicas.

El 14 y el 19 de diciembre, respectivamente, el Parlamento y el Consejo adoptaron sus posiciones preparatorias para las negociaciones sobre la Directiva RED IV.

El Parlamento propone acelerar el proceso de concesión de permisos para las instalaciones de energías renovables acortando el plazo máximo de aprobación de 12 a 9 meses, si están situadas en 'zonas de aceleración de las energías renovables' (*renewables acceleration areas*).

El Consejo que los Estados miembros adopten planes que designen 'zonas de acceso a las energías renovables' (*renewables go-to areas*), en las que los procesos de concesión de permisos no deberían durar más de un año para los proyectos de energías renovables, y dos años para los proyectos de energías renovables en alta mar.

Los Estados miembros podrán añadir un **nuevo capítulo 'REPowerEU' a sus planes nacionales de recuperación y resiliencia** en el marco de las ayudas 'NextGenerationEU', con el fin de financiar inversiones y reformas clave que contribuyan a alcanzar los objetivos de 'REPowerEU'. El ámbito de aplicación de los capítulos se aclara aún más e incluirá, entre otras cosas:

- el impulso de la eficiencia energética en los edificios y las infraestructuras energéticas críticas;
- **descarbonización de la industria;**
- aumentar la producción y el consumo de **biometano sostenible e hidrógeno renovable o libre de combustibles fósiles;**
- **aumentar la cuota y acelerar el despliegue de las energías renovables;**
- la mejora de las infraestructuras e instalaciones energéticas necesarias para satisfacer las necesidades inmediatas de seguridad del suministro de gas, incluido el GNL, en particular para permitir la diversificación del suministro en interés de la Unión en su conjunto;
- las infraestructuras e instalaciones petrolíferas necesarias para satisfacer las necesidades inmediatas de seguridad del abastecimiento podrán incluirse en el capítulo 'REPowerEU' de un Estado miembro que haya sido objeto de la excepción temporal excepcional debido a su dependencia específica del crudo y a su situación geográfica;
- abordar la pobreza energética;
- incentivar la reducción de la demanda de energía;
- abordar los cuellos de botella internos y transfronterizos en la transmisión y distribución de energía;
- apoyar el almacenamiento de electricidad;
- acelerar la integración de las fuentes de energía renovables y
- **apoyar el transporte de emisiones cero y sus infraestructuras**, incluidos los ferrocarriles.

En cuanto a la **financiación de las subvenciones**, los legisladores acordaron que las fuentes serán el **Fondo de Innovación (60%) y la distribución anticipada de derechos del EU-ETS (40%)**. La clave de reparto será una fórmula que tenga en cuenta la política de cohesión, la dependencia de los Estados miembros de los combustibles fósiles y el aumento de los precios de las inversiones, de acuerdo con la posición del Consejo.

Propuesta de Reglamento sobre un Mecanismo de Ajuste en Frontera de las emisiones de carbono (CBAM)

El mecanismo de ajuste en frontera por emisiones de carbono (*Carbon Border Adjustment Mechanism*, CBAM) tiene como objetivo evitar las 'fugas de carbono'. Para ello establece que las importaciones de determinados productos (cemento, electricidad, fertilizantes, hierro y acero y aluminio), estarán sujetas a la entrega de certificados de emisiones (diferentes de los de la Directiva ETS).

El 13 de diciembre, el Consejo y el Parlamento Europeo alcanzaron un acuerdo de carácter provisional y condicional sobre el CBAM.

Sus principales elementos son:

- **Amplía el ámbito de aplicación** del CBAM en comparación con la propuesta de la Comisión y abarcará el hierro y el acero, el cemento, los fertilizantes, el aluminio, la electricidad y el hidrógeno, así como algunos precursores y un número limitado de productos derivados. Las emisiones indirectas también se incluirían en el Reglamento.
- **Se acorta el periodo de aplicación** del CBAM, que comenzarán a funcionar a partir de **octubre de 2023**. Inicialmente, se aplicaría un CBAM simplificado, esencialmente con obligaciones de notificación sólo para recopilar datos. A partir de entonces, el CBAM completo se introducirá gradualmente, en paralelo a la **eliminación progresiva de los derechos de emisión gratuitos** en virtud del EU-ETS revisado para los sectores afectados. De este modo se garantizará la compatibilidad del CBAM con las normas internacionales sobre comercio. También es necesario seguir trabajando sobre las medidas para evitar la fuga de carbono en las exportaciones.
- La financiación de los gastos administrativos de la **Comisión Europea**, que asumirá muchas **tareas administrativas centralizadas relacionadas con el CBAM**, deberá decidirse con arreglo al procedimiento presupuestario anual de la UE.

Revisión de otras Directivas europeas

Propuesta de Directiva sobre estabilidad en caso de avería

En los últimos años, el Subgrupo de Seguridad de Buques de Pasaje de la CE ha debatido la revisión de la [Directiva 2003/25](#) sobre las prescripciones específicas de estabilidad aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado.

El 18 de febrero, la CE publicó una [propuesta legislativa](#) para modificar la Directiva e incluir nuevas prescripciones de estabilidad y adaptarlas a los requisitos definidos por la OMI.

Durante la reunión de los trílogos el 16 de noviembre, la Presidencia del Consejo y el Parlamento Europeo se pusieron de acuerdo sobre el contenido de la modificación. Quieren añadir a la [propuesta](#) de la Comisión:

- **La definición de compañía marítima**, ya incluida en la [Directiva 98/41](#) sobre el registro de las personas que viajan a bordo de buques de pasaje procedentes de puertos de los Estados miembros de la Comunidad o con destino a los mismos, propuesta por el Parlamento.
- Una **excepción** para que los Estados miembros que no tengan puertos marítimos y hayan cerrado su registro nacional de buques o no tengan buques que entren en el ámbito de aplicación de esta Directiva que enarbolen su pabellón, puedan establecer excepciones a las disposiciones de la Directiva, tal como proponen el Parlamento y el Consejo.
- Una **ampliación del plazo de transposición de 12 a 24 meses**, tal como propone la [orientación](#) general del Consejo.

El **6 de diciembre**, el Parlamento y el Consejo llegaron a un acuerdo sobre el texto final de la revisión de la Directiva sobre estabilidad de los daños. El texto definitivo se publicará en los próximos meses en el Diario Oficial de la UE.

Memorando de Entendimiento entre organizaciones del sector marítimo y el gobierno de Filipinas

El 11 de enero, ECSA, ICS, IMEC e ITF firmaron un Memorando de Entendimiento (MoU) con el gobierno de Filipinas para el establecimiento de un 'Comité Consultivo Internacional sobre Asuntos Marítimos Mundiales' (*International Advisory Committee on Global Maritime Affairs*, IACGMA) para tratar cuestiones relacionadas con los marinos filipinos.

El MoU establece áreas de cooperación que incluyen, entre otras cosas, el apoyo al cumplimiento por parte de Filipinas de las normas internacionales para marinos, la cooperación en materia de necesidades de formación, los derechos de los marinos y la cooperación en asuntos estratégicos, incluida la facilitación del diálogo con la Comisión Europea sobre las cualificaciones de los marinos filipinos.

Invasión de Ucrania

Procedimiento para que los marinos ucranianos salgan del país para trabajar en los buques

El 2 de septiembre el Consejo de Ministros de Ucrania adoptó una Resolución sobre '*Enmiendas a las normas para el cruce de la frontera estatal por parte de los ciudadanos ucranianos*', que permite a los marinos ucranianos varones de entre 18 y 60 años viajar fuera de Ucrania durante la ley marcial para trabajar en buques de bandera ucraniana o extranjera, o para realizar prácticas en los mismos. La Resolución define tres categorías de marinos:

- Estudiantes (cadetes) de instituciones educativas.
- Marinos ucranianos que cruzan la frontera estatal a través de los puertos de Ucrania.
- Marinos ucranianos que cruzan la frontera estatal a través de otros puntos de control.

En todo caso, se establece que la estancia de los marinos fuera de Ucrania **no podrá exceder la duración de su acuerdo de empleo**. La Resolución detalla para cada una de las anteriores categorías de marinos el procedimiento y los documentos que deben presentar para cruzar la frontera de Ucrania y trabajar en los buques.

Prórroga de la validez de los certificados de competencia STCW de los marinos rusos

El 22 de septiembre, la OMI publicó la carta circular 4237/Add.30 del Gobierno de Rusia relativa a la prórroga de las medidas urgentes adoptadas debido a la pandemia de COVID-19, para prorrogar la validez de los certificados de competencia del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (STCW) que estuvieran caducados o fueran a caducar hasta el **31 de diciembre de 2022**. El 14 de diciembre, la OMI publicó una nueva carta circular (4237/Add.31) sobre el mismo asunto, que amplió al **31 de marzo de 2023** la fecha de caducidad de los certificados afectados.

Dicha prórroga también se aplica a los refrendos de reconocimiento de los certificados expedidos por otros Gobiernos, certificados de aptitud, refrendos de los certificados de los buques tanque (petroleros, gaseros, quimiqueros), certificados de los cocineros de los buques y otros documentos exigidos por el Convenio STCW. No se requieren anotaciones adicionales en los documentos ni la emisión de documentos nuevos.

Como complemento a este asunto, la OMI publicó en 2021 la circular MSC.1/Circ.1643 que incluye unas orientaciones dirigidas a las Administraciones expedidoras, Estados de bandera y Estados rectores de los puertos sobre la formación y titulación de los marinos durante la pandemia del COVID-19. Los apartados 15 a 19 de dicha circular se refieren a la prolongación del cumplimiento del Convenio STCW.

Sanciones de la UE a Rusia

8º paquete de sanciones de la UE a Rusia

El 6 de octubre, la UE adoptó el 8º paquete de sanciones contra Rusia mediante la [modificación del Reglamento 833/2014](#). Las principales medidas de este nuevo paquete son las siguientes:

1. Prohibición de exportar crudo o productos petrolíferos desde Rusia salvo que se aplique un precio máximo:

- Se prohíbe transportar a terceros países (la prohibición de importar a la UE ya estaba vigente), petróleo crudo clasificado con el código ‘NC 2709 00’ (aceites crudos de petróleo o de mineral bituminoso), **a partir del 5 de diciembre de 2022**, o productos petrolíferos clasificados con el código ‘NC 2710’ (aceites de petróleo o de mineral bituminoso, excepto los aceites crudos; preparaciones no expresadas ni comprendidas en otra parte, con un contenido de aceites de petróleo o de mineral bituminoso superior o igual al 70 % en peso, en las que estos aceites constituyan el elemento base; aceites usados), **a partir del 5 de febrero de 2023**, que sean originarios de Rusia o que hayan sido exportados desde Rusia.
- La prohibición anterior **no se aplicará**:
 - al petróleo crudo y a los productos petrolíferos originarios o exportados desde Rusia, **siempre que el precio de compra por barril de dichos productos no exceda de un precio máximo.**
 - a las mercancías originarias de terceros países y que únicamente se carguen en Rusia, salgan o transiten por Rusia, siempre que tanto el origen como el propietario de dichos productos no sean rusos.

2. Prohibición de acceso a puerto a los buques certificados por el ‘Russian Maritime Register of Shipping’:

Además de la prohibición de acceso a puertos de la UE de los buques de pabellón ruso (en vigor desde abril de 2022), a partir del **8 de abril de 2023**, dicha prohibición se ampliará a los buques certificados por el Registro Naval Ruso (*‘Russian Maritime Register of Shipping’*), entidad de titularidad 100 % estatal.

Esta prohibición no se aplicará a buques que necesiten asistencia en busca de un lugar de refugio, de una escala portuaria de emergencia por razones de seguridad marítima o para salvar vidas en la mar.

3. Modificación de la prohibición de importar productos siderúrgicos (hierro y acero):

Se añaden nuevos productos siderúrgicos que tienen prohibida su importación desde Rusia (Anexo XVII). Esta prohibición también se aplicará a partir del 30 de septiembre de 2023 a productos siderúrgicos de la lista *‘cuando se transformen en un tercer país incorporando productos siderúrgicos originarios de Rusia’*.

4. Prohibiciones a las exportaciones:

Se añaden nuevos artículos a la lista de productos que podrían contribuir a la mejora de las capacidades industriales rusas, para incluir, entre otros, productos del carbón. La prohibición de exportar estos nuevos productos entrará en vigor el 8 de enero de 2023 para los contratos celebrados antes del 7 de octubre de 2022. También impone restricciones a la venta, suministro, transferencia o exportación de productos adicionales utilizados en el sector de la aviación, componentes electrónicos y productos químicos, así como armas de fuego civiles.

5. Lista de personas y entidades sancionadas:

Se han añadido nuevas personas y entidades a la lista sujeta a restricciones (pueden consultarse [aquí](#) y [aquí](#)).

En el siguiente [enlace](#) a la página web del Consejo de la UE se resumen las sanciones adoptadas que afectan directamente al transporte marítimo.

Limitación del precio del barril del petróleo ruso

El 3 de diciembre, los países del G7 acordaron limitar el precio del petróleo ruso fijando un tope de **60\$ por barril**, mediante la modificación de la [Decisión 2014/512/PESC](#). Esta medida **entró en vigor el 5 de diciembre**.

El precio máximo se aplica desde el momento en que el petróleo es vendido por una entidad rusa para el transporte marítimo, hasta la primera venta en tierra, por lo que incluirá cualquier transferencia de las mercancías en cuestión entre buques, es decir, las transferencias de buque a buque.

Los servicios de la Comisión publicaron un [documento](#) de preguntas frecuentes para ayudar y orientar a las autoridades nacionales y operadores de la UE en la aplicación e interpretación del **límite del precio del petróleo**.

La modificación de la Decisión 2014/512 también introduce:

- Un período transitorio de 45 días para los buques ‘que transporten petróleo crudo originario de Rusia, que haya sido comprado y cargado en el buque antes del 5 de diciembre de 2022 y descargado en el puerto de destino final antes del 19 de enero de 2023’ (considerando 7).
- En el caso de que un buque con pabellón de un tercer país transporte petróleo ruso por encima del precio máximo y se determine que ha infringido las sanciones, ello implicará la pérdida de los servicios de la UE para el transporte de petróleo ruso durante los 90 días siguientes a la fecha de descarga del cargamento adquirido por encima del precio máximo.
- Una cláusula de revisión del funcionamiento del mecanismo de limitación de precios a partir de mediados de enero de 2023 y, posteriormente, cada 2 meses.

Asimismo, se ha actualizado el Reglamento 833/2014 sobre sanciones en este mismo sentido: [modificaciones de las disposiciones principales](#) y [modificación del anexo que introduce el tope](#).

Cabe destacar que el ‘considerando’ 11 del [Reglamento 2002/2367](#) sobre sanciones (que modifica el Reg. 833/2014) subraya la importancia de preservar la importancia estratégica del sector marítimo de la UE, y prevé que la Comisión adoptará urgentemente (a más tardar el 5 de febrero de 2023) medidas de apoyo para mantener y mejorar más la competitividad del transporte marítimo, protegiendo el interés del funcionamiento competitivo de los buques que enarbolan pabellón de los Estados miembros.

Por su parte, la Cámara Naviera Internacional (ICS) nos envió 2 documentos de orientaciones elaborados por EE.UU y Reino Unido sobre sus respectivas políticas y funcionamiento en la aplicación de esta nueva medida de precios máximos:

- [‘OFAC Guidance on Implementation of the Price Cap Policy for Crude Oil of Russian Federation Origin’](#) (Departamento del Tesoro de EE.UU).
- [‘UK Maritime Services Prohibition and Oil Price Cap Guidance’](#). (Departamento del Tesoro del Reino Unido).

9º paquete de sanciones de la UE a Rusia

El 16 de diciembre, el Consejo adoptó el 9º paquete de sanciones contra Rusia, a propuesta de la Comisión el 7 de diciembre. El paquete no va dirigido directamente al transporte marítimo, y las principales disposiciones se introducen mediante modificaciones del Reglamento 833/2014.

Las principales restricciones se refieren a la prohibición de las inversiones y la concesión de préstamos/créditos al sector energético ruso, que se amplía al sector de la minería y la explotación de canteras. Se han añadido a la lista de mercancías sujetas a restricciones a la importación otras que generan importantes ingresos para Rusia.

Propuesta de la Comisión Europea sobre la tipificación penal del incumplimiento de las sanciones

El 2 de diciembre, la Comisión Europea presentó una [propuesta de Directiva](#) con el fin de definir las infracciones penales y las sanciones aplicables en caso de que se incumplan las medidas restrictivas adoptadas por la UE.

Esto ha sido consecuencia de la decisión tomada por los Estados miembros el 28 de noviembre de tipificar el incumplimiento de las medidas restrictivas como un delito. Dicha decisión exigía que la Comisión presentara una propuesta estableciendo normas comunes de la UE para investigar, perseguir y sancionar dichos incumplimientos en todos los Estados miembros.

El art. 3 de la propuesta impone a los Estados miembros la obligación de garantizar que las infracciones intencionadas de las sanciones constituyan un delito e identifica las categorías de infracciones que entran dentro de estas obligaciones. En la lista de infracciones se incluye el “comercio de bienes o servicios cuya importación, exportación, venta, compra, transferencia, tránsito o **transporte** esté prohibido o restringido por medidas restrictivas de la Unión”, así como la prestación de servicios de intermediación u otros servicios conexos.

Los Estados miembros velarán por que las infracciones penales definidas se castiguen con “*sanciones penales efectivas, proporcionadas y disuasorias*”. También se definen la responsabilidad y las sanciones correspondientes para las personas jurídicas.

La propuesta (art. 11) exige a los Estados miembros que adopten las medidas necesarias para establecer su competencia sobre las infracciones penales definidas en la Directiva, entre otras cosas, cuando la infracción se haya cometido a bordo de un buque bajo la jurisdicción de un Estado miembro.

La propuesta debe ser debatida por el Consejo y el Parlamento en el marco del procedimiento legislativo ordinario.

Procedimiento para la exportación de grano y fertilizantes desde puertos ucranianos (Black Sea Grain Initiative)

El 22 de julio, los gobiernos de Rusia, Turquía y Ucrania firmaron la ‘Iniciativa sobre el transporte seguro de cereales y otros productos alimenticios desde los puertos ucranianos’, también conocida como ‘*Black Sea Grain Initiative*’, bajo los auspicios de las Naciones Unidas.

En relación con este asunto, el 30 de agosto, la OMI y la Oficina de Coordinación de Asuntos Humanitarios de la ONU publicaron la Circular 4611/Add.1, en la que se detalla el funcionamiento del corredor puesto en marcha por los 3 países para la exportación de grano, otros alimentos y fertilizantes (entre los que se incluye el amoníaco) desde los puertos ucranianos de Odessa, Chornomorsk y Pivdennyi (Yuzhny). No obstante, queda excluida de la iniciativa la importación a Ucrania de cualquier mercancía.

El corredor se divide en varias zonas, cada una de las cuales está sujeta a un nivel de alerta bajo el Código ISPS. Además de medidas de protección a los buques, se establece que cualquier buque mercante que pretenda transitar por el estrecho del Bósforo hacia el mar Negro deberá

hacerlo en lastre, y será inspeccionado por los técnicos del *Joint Coordination Centre (JCC)* en Estambul. Los buques también serán inspeccionados en el trayecto de vuelta, para corroborar que sólo llevan a bordo las mercancías permitidas.

La circular incluye el procedimiento a cumplir por los buques que pretendan efectuar estos tráfic-
 os hacia/desde Ucrania, así como los formularios a cumplimentar.

**Informe de ‘RiskIntelligence’ sobre la evaluación de las amenazas en el mar Negro y puer-
 tos de Rusia**

El 19 de enero, la Cámara Naviera Internacional nos envió el último informe actualizado que elabora periódicamente ‘*RiskIntelligence*’ en el que se analizan las amenazas para los buques que navegan por la zona del mar Negro.

En los siguientes cuadros se resume la situación actual de los principales puertos de la zona del mar Negro y Rusia.

Situación de los puertos de Ucrania y mar Negro (actualizado a 19 de enero de 2023)

Ukraine and northern Black Sea ports Refer to the following page for definitions and information on sanctions/commercial restrictions

Port	Current port situation	Current local situation	Operations	Security
Odessa	Included in the Black Sea Grain Initiative, and open to operations related to this. Status of other cargo operations is unverified but are considered shut down.	Vessels continue to depart and arrive under the Black Sea Grain Initiative. Although geographically removed from the frontline, Russian strikes do occur against targets in the Odessa Oblast, including some direct targeting of Odessa city and port facilities. Significant conflict escalation is unlikely in the near term – disruptions of port operations may result from Russian strikes on energy or other critical infrastructure.		
Pivdenny	Included in the Black Sea Grain Initiative, and open to operations related to this. Status of other cargo operations is unverified but are considered shut down.	Vessels continue to depart and arrive under the Black Sea Grain Initiative. Geographically removed from the frontline but located in the Odessa Oblast where Russian strikes have taken place, including in the nearby city of Yuzhny. Significant conflict escalation is unlikely in the near term.		
Mykolaiv	Closed. Cargo operations suspended for commercial operations.	In control of Ukrainian forces, but strikes and shelling, by Russian forces, of targets in or near the city may occur. With the Ukrainian capture of Kherson to the South-East, significant conflict escalation near Mykolaiv is unlikely in the near term.		
Mariupol	Disputed operational status.	Controlled by Russian forces and part of annexed territory. Actual operational status is disputed with Russian authorities reporting the ports to be open, although this is with very limited traffic prioritized by the Russian state. Reports indicate rebuilding of the port facilities by Russian military and contractors.		
Chornomorsk	Included in the Black Sea Grain Initiative, and open to operations related to this. Status of other cargo operations is unverified but are considered shut down.	Vessels continue to depart and arrive under the Black Sea Grain Initiative. Geographically removed from the frontline. Significant conflict escalation is unlikely in the near term.		
Ukraine Danube ports	Operating.	Geographically removed from the frontline, with no recent incidents. The River Danube ports of Izmail, Reni and Ust-Dunaisk are operating and handling ship calls via the River Danube, and the Sulina and Bystre Canals. ISPS Level 3 is in place, as communicated by the Ukrainian authorities. Some congestion at the mouth of the river and canals is to be expected.		

Port	Current port situation	Current local situation	Operations	Security
Kerch Strait	Open for navigation within but closed for unauthorised transit. Impact of additional transit restrictions is uncertain.	Ports located within the Strait are reported to be operating. On 12 NOV Russia reportedly announced restriction of transits by vessels which had not loaded in Russian ports. Further attacks against the Kerch Strait Bridge are possible. Attacks are not likely to directly target maritime traffic, although collateral damage cannot be ruled out. It is not assessed that current security measures are having a major impact on operations. Scrutiny against crew is possible *.		
Russian Black Sea ports	Open with restrictions.	Russian Black Sea ports appears to be operating normally, although ISPS level 2 might lead to operational delays. Scrutiny against crew is possible *.		
Russian Sea of Azov ports	Open with restrictions, although Sea of Azov is currently closed to unauthorized navigation by the Russian authorities.	Russian Azov ports appears to be operating normally, although ISPS level 2 might lead to operational delays. Scrutiny against crew is possible *.		
Russian Baltic Sea	Open.	Scrutiny against crew is possible *.		
Russian North	Open.	Scrutiny against crew is possible *.		
Russian East	Open.	Scrutiny against crew is possible *.		
Maritime Humanitarian Corridor (Black Sea Grain Initiative)	Open for navigation. Initiative reported extended for 120 days from 19 NOV.	The corridor is located inside the Russian claimed no-sail zone of 45-21N in the NW Black Sea. For the week 12 JAN to 18 JAN, bad weather continues to disrupt many transits and inspections. Estimated 27 vessels used the corridor. Total quantity is estimated around 875.850 metric tonnes.		
Constanta	Open.	Operating, with additional cargo diverted to Constanta due to closed Ukrainian ports. Congestion should be expected, and although this is being managed, it could lead to delays.		

* Constraints and demands related to vessels with Ukrainian crewmembers. Russian crew with previous military service may be questioned by authorities withheld as part of Russian mobilization efforts.

Leyenda de colores de la tabla:

Operaciones:

- Verde: el puerto está operando normalmente sin problemas importantes.
- Amarillo: pueden esperarse algunos retrasos o interrupciones, que podrían deberse a las limitaciones de las operaciones portuarias y/o a la congestión u otras dificultades de acceso o de funcionamiento al estar activado el Nivel 2 de protección del Código ISPS.
- Rojo: las operaciones se han visto significativamente interrumpidas y el puerto podría estar cerrado u operando parcialmente debido a restricciones, bloqueos, falta de funcionamiento de las infraestructuras, interrupciones del personal y problemas de acceso, u otros problemas que impiden todas o la mayoría de las operaciones.

Seguridad:

- Verde: la zona es segura y no hay amenazas directas o indirectas a la protección en las inmediaciones del puerto. Amenaza baja para los buques y el personal.
- Amarillo: no hay amenazas directas a la seguridad del puerto, pero sí posibles amenazas indirectas en las inmediaciones, en particular, pero no exclusivamente, por conflictos en tierra o en la mar. Amenaza moderada para los buques/personal.
- Rojo: son posibles las amenazas directas para el puerto y/o sus accesos inmediatos, incluyendo daños colaterales en la zona más próxima o ataques directos que podrían tener como objetivo las infraestructuras y los buques en atracados/fondeados. Amenaza alta para los buques y el personal.

4. PIRATERÍA

Seguridad privada a bordo de buques de pabellón español (REC)

El 2 de agosto se publicó en el BOE el RD-ley 14/2022 que, entre otras cuestiones, incluyó disposiciones para permitir el embarque de vigilantes de seguridad privada en buques de pabellón español.

Se ha añadido una nueva disposición adicional trigésima sexta al RD Legislativo 2/2011, por la que se autoriza a las empresas navieras y armadores españoles cuyos buques de pabellón español naveguen por aguas de otros países o en aguas internacionales que hayan sido declaradas por organismos internacionales competentes como de alto riesgo de piratería, a contratar servicios de seguridad privada con empresas autorizadas para prestar estos servicios por un Estado miembro de la UE o del EEE y que, en caso de no ser españolas, se encuentren inscritas en el Registro Nacional de Seguridad Privada del Ministerio del Interior.

Estos contratos se formalizarán por escrito y se comunicarán con una antelación mínima de 3 días a su celebración al Ministerio de Defensa, al Ministerio del Interior y a la DGMM, justificando el problema de protección marítima de que se trate.

Eliminación Zona de Alto Riesgo por piratería del Océano Índico

En el mes de septiembre, las principales organizaciones marítimas internacionales (*International Chamber of Shipping* (ICS), BIMCO, la *International Marine Contractors Association* (IMCA), INTERCARGO, INTERTANKO y el *Oil Companies International Marine Forum* (OCIMF)) acordaron suprimir, a partir del **1 de enero de 2023**, la [Zona de Alto Riesgo](#) por piratería del océano Índico al considerar que el riesgo de piratería en esas aguas ha disminuido considerablemente.

Estas mismas organizaciones elaboraron en diciembre unas [orientaciones](#) provisionales dirigidas a los armadores sobre la supresión de la Zona de Alto Riesgo en el océano Índico y su impacto en la protección marítima. Independientemente de la eliminación de la HRA, se siguen manteniendo sin cambios las siguientes cuestiones:

- La zona de notificación voluntaria (*Voluntary Reporting Area*, VRA) administrada por el Centro de Operaciones Marítimas Comerciales del Reino Unido (*UK Maritime Trade Operations*, UKMTO).
- La recomendación a los buques que vayan a acceder a la VRA de que comuniquen dicho tránsito al UKMTO y se registren en el Centro de Protección Marítima para el Cuerno de África (*Maritime Security Centre for the Horn of Africa*) siguiendo las pautas de las Mejores Prácticas de Gestión desarrolladas por el sector (*Best Management Practices to deter piracy and enhance maritime security in the Red Sea, Gulf of Aden, Indian Ocean and Arabian Sea*, BMP-5).
- La presencia de las armadas internacionales y las misiones navales de las Fuerzas Marítimas Combinadas (*Combined Maritime Forces*, CMF).
- La recomendación de que las compañías sigan efectuando una evaluación exhaustiva de las amenazas identificadas en la sección 2 de las BMP-5 en todas las travesías. Los riesgos que estas amenazas suponen para los buques mercantes dependerán de las particularidades del buque, armador, carga y viaje previsto.
- Las compañías pueden obtener asesoramiento sobre las amenazas a la protección marítima de distintas fuentes, entre ellas:
 - <https://www.maritimelglobalsecurity.org/>
 - <https://www.ukmto.org/>
 - <https://www.mschoa.org/>
 - <https://shipping.nato.int/nsc>

- Aseguradoras de buques/Clubes de P&I.
- Proveedores comerciales de servicios de protección.

Extensión de la Operación ATALANTA en el océano Índico

El 12 de diciembre, el Consejo de la UE prorrogó la extensión del mandato de la Operación ATALANTA por un periodo de 2 años, hasta el **31 de diciembre de 2024**. Esta decisión amplía y modifica la acción conjunta que lanzó la operación en 2008, para disuadir, prevenir y reprimir los actos de piratería y robos armados en las costas de Somalia.

Esta prolongación de la operación se enmarca en un escenario marítimo que se caracteriza por la drástica disminución de los ataques de piratería en el golfo de Adén y el océano Índico. En la actualidad, la situación en la zona es de relativa calma, si se compara con el periodo 2009-2011 en los que se registraron más de 200 ataques anuales.

No obstante, según los principales actores que operan en la zona, la piratería procedente de Somalia está contenida, pero no erradicada. Las organizaciones criminales que antaño se dedicaban a la piratería han cambiado de actividad practicando otras prácticas ilícitas que entrañan menos riesgo, como el tráfico de drogas, de personas, de armas o de carbón vegetal. Sin embargo, en caso de disminuir los riesgos asociados a la piratería, esta podría resurgir en la región.

Por otro lado, desde marzo de 2022, el Gobierno Federal de Somalia (GFS) no permite la entrada en sus aguas territoriales a los buques de la Operación ATALANTA. Este hecho supone una importante limitación para la actividad de vigilancia y reconocimiento de la costa somalí, en la busca de asentamientos que puedan ser utilizados para la actividad de la piratería, aunque no impide la consecución de los principales objetivos.

España es el principal país que aporta fuerzas a la Operación ATALANTA. El Cuartel General de nivel estratégico está ubicado en Rota (*Operations Headquarters*, OHQ) y de manera permanente se encuentra desplegada una unidad naval. Actualmente está desplegada en el océano Índico la fragata ‘Santa María’, un avión de patrulla marítima del Ejército del Aire y un equipo táctico de operaciones especiales (*Special Operations Maritime Task Unit*, SOMTU). Además, España asume el mando de por turno rotatorio junto con Portugal e Italia del Cuartel General de nivel operacional desplegado en zona de operaciones (*Force Headquarters*, FHQ).

Despliegue del patrullero ‘Relámpago’ en el golfo de Guinea

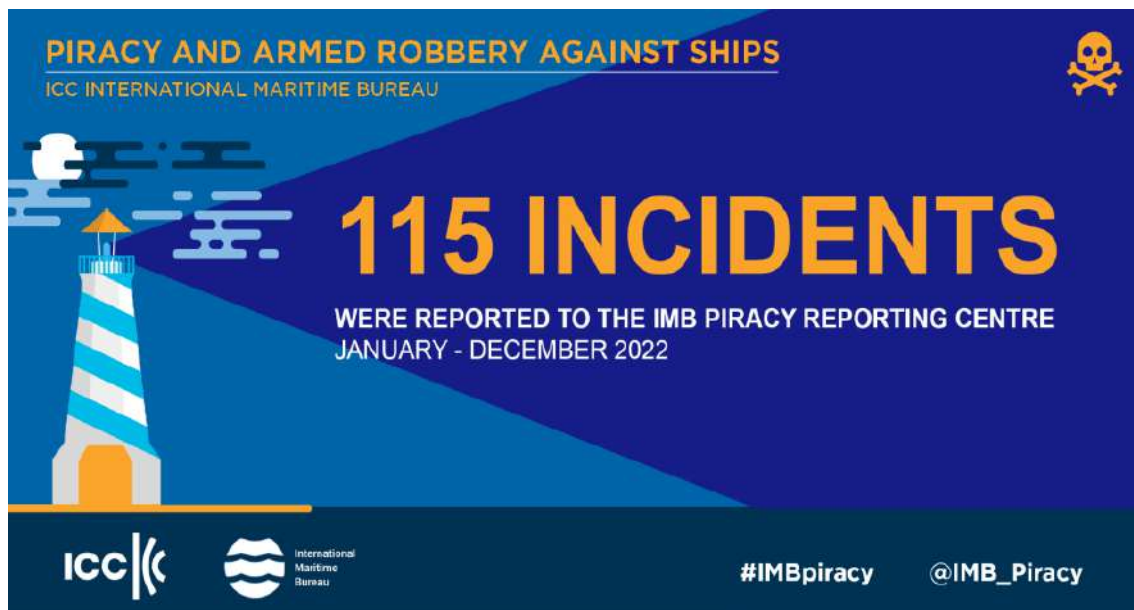
El 28 de agosto, la Armada desplegó hasta finales de diciembre el buque de acción marítima ‘Relámpago’ en la costa occidental africana y golfo de Guinea, bajo el marco de las “Presencias Marítimas Coordinadas (PMC) de la Unión Europea”. Su objetivo es desarrollar labores de vigilancia y seguridad marítima, actividades de cooperación militar y apoyo a la diplomacia en los estados ribereños. También contribuir a la mejora de las capacidades de las Marinas de estos Estados y colaborará con otros buques de la UE presentes en la zona.

Informe de ICC-IMB sobre piratería en 2022

Los ataques piratas y robos a mano armada se **redujeron en 2022 a su nivel más bajo desde hace casi tres décadas**, según el informe anual sobre piratería de la Oficina Marítima Internacional (*International Maritime Bureau’s Piracy Reporting Centre*, IMB PRC) de la Cámara de Comercio Internacional (ICC).

Según datos del centro de información de IMB, en 2022 se registraron un total de **115** incidentes de piratería y robos a mano armada contra buques mercantes en todo el mundo, cifra que

supone un **descenso** del **14,8%** respecto a la de 2021, año en que se produjeron **132** casos. De ellos, la mitad se produjeron en aguas del sudeste asiático, especialmente en el estrecho de Singapur, donde los ataques siguen aumentando.



Por tipo de incidentes, un total de 107 buques fueron abordados, 2 secuestrados, 1 recibió disparos de armas de fuego y se intentaron otros 5 ataques. Los abordajes se produjeron tanto a buques fondeados como en navegación, **y casi todos ellos durante las horas nocturnas.**

La IMB atribuye este descenso global a la disminución de la actividad pirata en las aguas del golfo de Guinea, que ha pasado de 35 incidentes en 2021 a 19 en 2022.

Las actuaciones de las Armadas internacionales y las autoridades regionales en el golfo de Guinea han contribuido positivamente a la reducción de los ataques y a mantener la seguridad de las tripulaciones y el transporte marítimo. Sin embargo, la región sigue siendo peligrosa, y así lo indican los 2 incidentes ocurridos en el último trimestre de 2022, por lo que es necesario seguir manteniendo los esfuerzos para proteger a los marinos que navegan en la zona.





En el **estrecho de Singapur** se registraron un total de **38** incidentes, lo cual supone un **aumento del 8,6%** respecto del año 2021 y la cifra más alta desde 1992. Un tercio de todos los incidentes registrados en el mundo en 2022 se produjeron en esta zona. Los 38 casos fueron abordajes con éxito de buques en navegación, la mayoría de ellos, de más de 50.000 tpm. Aunque se consideran delitos oportunistas de bajo nivel y entran dentro de la definición de robo a mano armada, las tripulaciones siguen corriendo peligro.

Finalmente, se ha producido una importante **disminución** del número de incidentes en **América Central y del Sur**, gracias fundamentalmente a un descenso del 33% en los ataques registrados en el fondeadero del Callao (Perú) respecto a 2021. Sin embargo, los puertos de **Brasil, Guayana, Perú, Venezuela, México y Haití** siguen siendo objeto de ataques piratas.

5. PORT STATE CONTROL

5.1. Resultados del informe del MOU de París correspondiente a 2021

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 correspondiente a 2021

El 1 de julio, 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 su Informe Anual 2021, que proporciona una descripción general de las actividades del MoU a lo largo de dicho año e incluye información estadística sobre los resultados de las inspecciones que han llevado a cabo las autoridades marítimas de los Estados miembros o la clasificación de las listas de banderas, entre otras.

La Lista Blanca del MoU de París la integran 40 Estados. El pabellón español desciende del puesto 36 al **39** en dicha Lista **Blanca**. Según las previsiones de la DGMM, **España** se mantendrá en la **Lista Blanca** de banderas durante el periodo comprendido entre el **1 de julio de 2023 y 1 de julio de 2024**, pendiente de confirmación por el Comité de Control de PSC, que celebrará su reunión anual en mayo.

En 2021, España, Italia, Canadá, Francia y Reino Unido son los países que más han contribuido en la aportación al número total de inspecciones que efectúan los Estados del MoU de París. Sólo España y el Reino Unido acumularon el 41,0% del número total de inspecciones.

Detalles de los resultados de 2021

Durante 2021, se efectuaron en la región del MOU de París **15.387** inspecciones **(+16,8%)** a un total de **13.797** buques, cifra que muestra un claro repunte en comparación a las que se efectuaron en 2020 (13.168 inspecciones a 12.092 buques). Cada buque individual fue inspeccionado en promedio 1,11 veces, índice similar al del ejercicio anterior (1,09).

En 2021, el número de detenciones aumentó significativamente pasando de 385 a 528 (+37,1%), representando el 3,4% de las inspecciones. Del análisis de los resultados se desprende que si bien el número de detenciones es muy similar al de 2019 (534), el número de inspecciones sigue siendo inferior al de 2019. Como resultado, el cociente detenciones/inspecciones aumentó al 3,4% (frente al 2,9% en 2020, el 3,0% en 2019 y el 3,2% en 2018).

Año	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
% Detenciones	3,78	3,38	3,42	3,85	3,88	3,18	2,98	2,92	3,43

En 2021 se denegó la entrada a puertos de la región a **11 buques**, frente a 7 en 2020. 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, República de Moldavia (13 casos) y Comoras (12) han sido las banderas que han registrado más buques a los que se ha denegado la entrada en puertos del MOU de París (de un total de 44 prohibiciones de entrada). Las causas principales de dichas prohibiciones fueron:

- Múltiples detenciones (22 casos).
- Incumplimiento de dirigirse al astillero de reparación indicado (3).

El sistema de clasificación en Listas (Blanca, Gris y Negra) del MOU enumera todas las banderas, desde las de mayor calidad, a las que se consideran de alto o muy alto riesgo. Esta clasificación 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. Estas 3 listas incluyen en total **68** Estados (2 menos que hace un año). De ellos, **7** (2 menos que el año anterior), se encuentran en la Lista **Negra**, **21** en la **Gris** (1 menos) y **40** en la **Blanca** (1 más), que incluye los registros que mantienen un historial continuado de bajo porcentaje de detenciones.

Algunas de las banderas que se consideraron de “muy alto riesgo” en años anteriores mantienen esa calificación, mostrando escasos signos de mejora. Los **pabellones con los peores resultados son Camerún, Togo, República de Moldavia, Albania, Comoras, Argelia y Egipto.**

Este año se han incorporado a la **Lista Negra** las banderas de **Argelia y Egipto**, que el año pasado estaban en la Lista Gris. **Tuvalu** ha pasado de la Lista Negra a formar parte de las banderas no incluidas en la clasificación de listas del MOU, que representan el 1,1% del total de banderas.

En 2021 ha descendido a la **Lista Gris Marruecos**, que hasta ahora se encontraban en la Lista Blanca. **Estonia y Arabia Saudita** han pasado de la Lista Gris a la **Blanca**. Las banderas de **Belice, Tanzania y Sierra Leona** han pasado de la lista Negra a la Gris. **Tailandia** ha pasado a formar parte de la **Lista Gris** (en 2020 fue una bandera no incluida en la clasificación de listas del MOU).

Este año, los mejores resultados los ha registrado **Dinamarca**, que lidera la **Lista Blanca** seguida de Holanda, Noruega, Bahamas, Japón y Grecia. Son destacables el descenso de Alemania del puesto 15 al número 32 y el ascenso de Italia desde el 17 al 10.

Por tipos de buques, los incluidos en la categoría ‘buques de transporte de animales vivos’ tuvieron en 2021 el mayor índice detenciones/inspecciones (8,8%), aunque inferior al de 2020 (11,0%), seguidos de los buques incluidos en la categoría ‘Otros’ que totalizaron el 7,1% (frente al 11,1% de 2020); los buques de pasaje han mejorado notablemente sus resultados, pasando del 4,5% en 2020 a un 0,0% en 2021. Este mismo caso se ha producido con las unidades de perforación mar adentro y los buques de producción, almacenamiento y descarga (MODU&FPSO), que han reducido este índice del 6,3% en 2020 al 0,0% el año pasado. El resto de los tipos de buques obtuvieron porcentajes de detenciones similares a los obtenidos en 2021.

Los segmentos de la flota que han obtenido los **mejores resultados**, con 0 detenciones, además de los ya citados, fueron los **buques de pasaje de gran velocidad**, los buques de carga de alta velocidad, los de carga pesada y los de sustancias líquidas nocivas.

En 2021, los 5 tipos de deficiencias que se repitieron con más frecuencia fueron los relacionados con el Código ISM (1.777 deficiencias, 4,9% del total); puertas contra incendios/aberturas de las divisiones pirorresistentes (1.052 deficiencias, 3,9%); contratos de trabajo de los marinos (597 deficiencias, 1,7%); motor auxiliar (503, 1,4%) y limpieza de la cámara de máquinas (471, 1,3%). El total de este grupo de deficiencias (4.400, que totalizan el 12,0%) se ha mantenido similar al de años anteriores. En 2020, fueron 3.470 (12,4%) y en el año 2019 sumaron 4.626 deficiencias (11,6%).

El número de deficiencias registradas en relación con los **certificados del buque**, certificados de los marinos y documentación muestra un aumento de 4.042 en 2020 a 4.797 en 2021 (+18,7%).

Las deficiencias en materia de **seguridad de la navegación** representaron el 10,0% de todas las deficiencias registradas. El porcentaje en 2020 fue del 11,0%. El número de deficiencias aumentó de 3.144 en 2020 a 3.677 en 2021 (+16,9%).

En 2021 las deficiencias de **seguridad contra incendios** representaron el 13,5% del total de deficiencias registradas, similar a 2020. Se ha producido un aumento de 3.730 en 2020 a 4.872 en 2021 (+30,6%).

El número total de deficiencias registradas en las diferentes áreas de **prevención de la contaminación** en 2021 fue de 2.338. Esto supone un aumento con respecto a 2020 (1.884). El porcentaje de deficiencias en las diferentes áreas de prevención de la contaminación en comparación con el número total de deficiencias fue del 6,5% en 2021, cifra similar a la registrada en 2020.

La mayoría de las deficiencias en el ámbito de las **condiciones de vida y trabajo a bordo** (Convenio MLC, 2006) se han detectado en las siguientes materias: salud, seguridad y prevención de accidentes (sección 11) 3.444 (44% de todas las deficiencias del MLC); alimentación y provisión de alimentos (sección 10) 1.431 (18%); contratos de trabajo de los marinos (sección 4) 697 deficiencias (8,9%); espacios de alojamiento (sección 8), 628 (8%); horas de trabajo y descanso (sección 6) 530 deficiencias (6,8%). El porcentaje de deficiencias relativas a las condiciones de vida y trabajo, en relación con el total de deficiencias, es del 21,7%, similar al de 2020. El número total de deficiencias sobre el MLC en 2021 fue de 7.821, un aumento del 30% respecto a las 6.012 de 2020.

El aumento puntual observado el año pasado en relación con los **contratos de trabajo**, muestra un pequeño repunte en el número de deficiencias, pero una disminución relativa del 8,8 al 7,6%. En cuanto a las deficiencias que son motivo de detención en relación con los contratos de trabajo, el descenso es notable pasando del 24,9% (2020) al 13,6% en 2021.

El número de deficiencias relacionadas con el Código ISM ha aumentado de 1.310 en 2020 a 1.777 en 2021 (+35,6%). En 2020 fueron 1.310 deficiencias y 1.784 en 2019. El porcentaje de deficiencias totales ha aumentado del 4,6% en 2020 al 4,9% en 2021.

5.2. Resultados del PSC para buques de pabellón español

España como Estado de bandera

Detalles de los resultados de 2021

En 2021, se llevaron a cabo **43** inspecciones a **41** buques de bandera española en puertos del MoU de París, un **10,4%** menos que en 2020. En un 39,5% de estas inspecciones se detectó alguna deficiencia (media de París MoU: 51,0%) y el 2,3% de las inspecciones supusieron detenciones (media del París MoU: 3,4%).

Año	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Nº inspecciones	48	44	49	55	48	43
Nº buques distintos Inspeccionados	45	40	43	52	46	41
Detenciones (% sobre inspecciones)	1 (2,1%)	2 (4,5%)	0 (0,0%)	1 (1,8%)	2 (4,2%)	1 (2,3%)

Detalles de los resultados de 2022

Según los datos que nos facilita mensualmente la DGMM, durante 2022 se efectuaron **51 inspecciones a 50 buques españoles diferentes**, un 18,6% más que en 2021 (**43**) y un 6,2% más que en 2020 (**48**). Se detectó alguna deficiencia en el 49,0% de las mismas, cifra ligeramente superior a la obtenida en 2021 (39,5%).

	Enero – Diciembre 2021	Enero – Diciembre 2022	Variación (%)
Buques inspeccionados	41	50	+22,0% ↑
Inspecciones	43	51	+18,6% ↑
Inspecciones con deficiencias	17	25	+47,1% ↑
Porcentaje de inspecciones con deficiencias	39,5%	49,0%	+24,0% ↑
Deficiencias	50	119	+138,0% ↑
Promedio de deficiencias por inspección	1,2	2,3	+100,7% ↑
Detenciones	1	1	-100,0% ■
Detenciones/Inspección (%)	2,3%	2,0%	-15,7% ↓

En 2022 **se ha producido una detención** y han aumentado un **18,6%** las inspecciones en comparación con 2021. Se ha producido un **aumento muy importante del número de deficiencias (+138,0%)** y del porcentaje de deficiencias por inspección (+100,7%). El promedio de deficiencias/inspección ha pasado de 1,2 en 2021 a 2,3.

Los países que han inspeccionado nuestros buques en 2022 fueron: Portugal (11), Reino Unido/Gibraltar (3/12), Francia (9), Italia (8), Alemania y Croacia (2 respectivamente), y Rumanía, Polonia, Dinamarca y Grecia (1 respectivamente).

Las deficiencias detectadas afectan a las siguientes áreas: medios contra incendios, certificación y guardia de la gente de mar, y estabilidad, estructura y equipos asociados

Los tipos de buques inspeccionados han sido: buques de carga general/multipropósito (33,3% de las inspecciones), gaseros (23,53%), otro tipo de buques (21,6%), buques ro-ro de pasaje (7,84%), buques ro-ro de carga (7,84%) y petroleros, buques tanque y quimiqueros (1,96% respectivamente).

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.

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. Entre el 1 de septiembre y el 30 de noviembre de 2022, las Autoridades Marítimas de los MoUs de París y Tokio llevaron a cabo una CIC conjunta para determinar el nivel de cumplimiento a bordo del Convenio internacional de la OMI sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio STCW).

El objetivo de la CIC era verificar que:

- Todos los marinos que prestan servicio a bordo y sus certificados de competencia cumplen las disposiciones del Convenio y Código STCW, así como los requisitos en materia de dotación mínima de seguridad, según lo establece la Administración del Estado de bandera.
- Todos los marinos que prestan servicio a bordo a los que se les exige disponer de los certificados pertinentes de acuerdo con el Convenio STCW, cuentan con dichos certificados o de una dispensa válida, o presenten pruebas documentales de que han presentado una solicitud de refrendo a la Administración del Estado de bandera.
- La gente de mar a bordo dispone de un certificado médico válido de aptitud para el embarque, tal como exige el Convenio STCW (regla I/9 y sección A-I/9).
- Las horas de trabajo y descanso cumplen las prescripciones del Convenio y Código STCW.

De acuerdo con las nuevas orientaciones revisadas para las inspecciones de PSC, adoptadas por la Asamblea de la OMI (Resolución A.1155(32): 'Procedimientos para la supervisión por el Estado Rector del Puerto, 2021'), los funcionarios de PSCO no sólo efectúan la comprobación documental de los certificados, sino que amplían su atención a la evaluación de las competencias del capitán, los oficiales y la tripulación en el desempeño de sus funciones y en situaciones de emergencia.

Este año 2023, la CIC se va a enfocar en la comprobación de las disposiciones del Convenio SOLAS sobre la seguridad contra incendios. Para los próximos años se acordaron las siguientes:

- 2024: salarios y contratos de trabajo de los marinos (MLC 2006);
- 2025: gestión de las aguas de lastre;
- 2026: sujeción de la carga a bordo del buque.

5.4. Otros asuntos relacionados con el PSC

Inspecciones PSC: Oficio de la DGMM sobre el Convenio de Nairobi y obligaciones buques pabellón español que vayan a ser despachados a puerto extranjero durante el fin de semana

Convenio de Nairobi

Este Convenio es un instrumento objeto de inspección por el MOU de París desde el 1 de julio de 2022. El 'Certificado de Cumplimiento de Nairobi' es el documento que acredita el cumplimiento del Convenio y **tiene que emitirlo un Estado Parte**. España no puede hacerlo porque aún no ha ratificado el convenio.

El Certificado es obligatorio para los buques que entren en un puerto o instalación mar adentro de un Estado Parte, y están exentos aquellos buques que sólo naveguen por el mar territorial de un Estado Parte en su paso inocente.

El 14 de octubre, la DGMM recordó en un Oficio de que los buques de pabellón español que hagan escala en un puerto extranjero de un país que haya ratificado el Convenio de Nairobi deben disponer de un 'Certificado de Cumplimiento de Nairobi' para evitar que el buque sea detenido en una inspección de Port State Control.

El Convenio Internacional de Nairobi establece un régimen legal que incluye la responsabilidad del armador respecto a los gastos de localizar, balizar y retirar los restos y la obligación de tener contratado un seguro u otra garantía económica que cubra las responsabilidades que exige este Convenio. Se aplica a los buques de arqueo bruto igual o superior a 300 GT.

Los países del MOU que ya han ratificado el Convenio de Nairobi son: Bélgica, Bulgaria, Canadá, Croacia, Chipre, Dinamarca, Estonia, Finlandia, Francia, Alemania, Malta, Países Bajos, Portugal, Rumanía, Rusia, Suecia y Reino Unido. En consecuencia, los buques españoles que hagan escala en algún puerto/instalación mar adentro de estos países deberán disponer del 'Certificado Nairobi'. En el siguiente [enlace](#) pueden consultar la actualización de las ratificaciones.

Despacho de buques a puerto extranjero durante el fin de semana

En el mismo Oficio, la DGMM recordó que los buques de pabellón español que vayan a ser despachados con destino a puerto extranjero durante el fin de semana deberán notificarlo con 72 horas de antelación a la Capitanía Marítima en cuyo ámbito geográfico se encuentre el buque. Esta disposición también se aplica cuando un buque pase los certificados estatutarios en puerto español por una organización autorizada.

Directrices revisadas del MoU de París sobre distintas materias objeto de inspección

El 8 de julio, las autoridades del MoU de París publicaron las siguientes pautas revisadas dirigidas a sus inspectores sobre varias materias que son objeto de inspección a bordo de los buques:

- [Guidance on detention and action taken.](#)
- [Guidelines on LRIT.](#)
- [Guidelines on MARPOL Annex VI.](#)
- [Guidelines on pollution prevention MARPOL ANNEX IV – sewage.](#)
- [Guidelines on IGF Code.](#)
- [Guidelines on the ISM Code.](#)

6. NORMATIVA ESPAÑOLA

6.1. Novedades normativas publicadas en el BOE

6.2. Otros asuntos relacionados con la normativa española

6.1. Novedades normativas publicadas en el BOE

Indicamos a continuación, cronológicamente, las principales novedades normativas publicadas en el BOE desde nuestro anterior informe y hasta el 25 de enero de 2023.

- [Resolución](#) (BOE 14 de julio) de la AP de Motril, por la que se publica el Pliego de prescripciones particulares del servicio portuario de amarre y desamarre en el puerto de Motril.
- [Orden INT/661/2022](#) (BOE 15 de julio), por la que se prorroga la Orden INT/657/2020, sobre criterios para la aplicación de una restricción temporal de viajes no imprescindibles desde terceros países a la UE y países asociados Schengen con motivo de la crisis sanitaria ocasionada por la COVID-19. **Modificada** por la [INT/884/2022](#) (15 de septiembre) y la [INT/1086/2022](#) (15 de noviembre). La Orden INT/657/2020 perdió su vigor el 15 de diciembre al no haber sido prorrogada.
- [RD 587/2022](#) (20 de julio) por el que se modifican diversas normas reglamentarias en materia de seguridad marítima.
- [Resolución](#) (BOE 21 de julio) del Servicio Público de Empleo Estatal, por la que se publica el Catálogo de Ocupaciones de Dificil Cobertura para el tercer trimestre de 2022.
- [Resolución](#) (BOE 27 de julio) de la AP de Castellón, por la que se publican las normas básicas del Consejo de Navegación y Puerto del puerto de Castellón.
- [Enmiendas](#) de 2019 al Código internacional sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros, 2011 (Código ESP 2011), adoptadas mediante la Resolución MSC.461(101), (BOE 29 de julio).
- [RD-ley 14/2022](#) (BOE 2 de agosto) de medidas de sostenibilidad económica en el ámbito del transporte, en materia de becas y ayudas al estudio, así como de medidas de ahorro, eficiencia energética y de reducción de la dependencia energética del gas natural.
- [Orden TMA/821/2022](#) (BOE 26 de agosto), por la que se resuelve la concesión de la condición de entidad colaboradora dentro del programa de eco-incentivo para el impulso del transporte marítimo de mercancías basado en el mérito ambiental y socioeconómico en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.
- [Resolución](#) (BOE 29 de agosto) 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.
- [Resolución](#) (BOE 5 de septiembre) de la AP de Almería, por la que se publica la aprobación del Pliego de prescripciones particulares del servicio portuario de practica en el puerto de Almería.
- [Resolución](#) (BOE 12 de septiembre) de la AP de Santa Cruz de Tenerife, por la que se publica la Ordenanza portuaria por la que se establecen normas reguladoras de determinadas

actividades para limitar la contaminación atmosférica en los puertos de la AP de Santa Cruz de Tenerife.

- [Resolución](#) (BOE 12 de septiembre) de la AP de la Bahía de Algeciras, por la que se publica la modificación del Pliego de prescripciones particulares del servicio portuario de practica del puerto de Tarifa.
- [Resolución](#) (BOE 13 de septiembre) de la DGMM, por la que se determina la organización, procedimiento y examen para llevar a cabo la prueba de legislación marítima española para extranjeros y el curso equivalente.
- [Resolución](#) (BOE 19 de septiembre) de la DG de Salud Pública, por la que se modifica la de 1 de abril de 2022, relativa a los controles sanitarios a realizar en los puntos de entrada de España.
- [Extracto](#) (BOE 30 de septiembre) de la Orden Ministerial por la que se aprueba la primera convocatoria de subvenciones en concurrencia no competitiva del EcoIncentivo para el impulso del transporte marítimo de mercancías basado en el mérito ambiental y socioeconómico, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia- financiado por la UE - NextGenerationUE para el periodo de elegibilidad 2022-2023.
- [Resolución](#) (BOE 30 de septiembre) de la DGMM por la que se convocan pruebas específicas para el reconocimiento de la capacitación profesional para prestar servicios portuarios de practica en los puertos de Cariño/Viveiro-Celeiro/Burela, Marín y ría de Pontevedra, Puerto y Ría de Huelva, Sevilla y Ría del Guadalquivir, Castellón, Barcelona y Ceuta.
- [Resolución](#) (BOE 30 de septiembre) de la AP de la bahía de Algeciras, por la que se publica el Pliego de prescripciones particulares del servicio portuario al pasaje del puerto de Tarifa.
- [Resolución](#) (BOE 30 de septiembre) de la AP de la bahía de Algeciras, por la se publica la modificación del Pliego de prescripciones particulares del servicio portuario al pasaje en el Puerto Bahía de Algeciras.
- [Resolución](#) (BOE 15 de octubre) por la que se publica el Acuerdo del Consejo de ministros de 11 de octubre de 2022, que modifica el de 10 de mayo, por el que se establecen los términos y condiciones del primer tramo de la línea de avales a financiación concedida a empresas y autónomos establecida por el RD-ley 6/2022, por el que se adoptan medidas urgentes en el marco del Plan Nacional de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la guerra en Ucrania.
- [Orden SND/984/2022](#) (BOE 20 de octubre), por la que se deja sin efecto la Orden SND/425/2022, por la que se establecen medidas de control sanitario a las personas que llegan a España a través de los puestos fronterizos terrestres de Ceuta y Melilla.
- [Resolución](#) (BOE 20 de octubre) de la DG de Salud Pública, relativa a las características de los certificados sanitarios en el marco de los viajes internacionales en el contexto de la pandemia por COVID-19.
- [Resolución](#) (BOE 20 de octubre) de la DG de Salud Pública, por la que se deja sin efecto la de 1 de abril de 2022, relativa a los controles sanitarios a realizar en los puntos de entrada de España.
- [Orden TMA/1014/2022](#) (BOE 26 de octubre), por la que se aprueba el Marco Estratégico del sistema portuario de interés general.

- [Resolución](#) (BOE 9 de noviembre) de la AP de Marín y ría de Pontevedra, por la que se publica la modificación del Pliego de prescripciones particulares del servicio portuario de remolque en el puerto de Marín y ría de Pontevedra.
- [Resolución](#) (BOE 21 de noviembre) de la AP de A Coruña, por la que se publica la aprobación del Pliego de prescripciones particulares del servicio portuario de practica en el puerto de A Coruña.
- [Orden TMA/1183/2022](#) (BOE 2 de diciembre) por la que se determinan para el año 2021 los costes tipo aplicables a los costes subvencionables regulados en el RD 147/2019 sobre compensación al transporte marítimo y aéreo de mercancías con origen o destino en las islas Canarias.
- [Orden TMA/1184/2022](#) (BOE 2 de diciembre) por la que se determinan para el año 2021 los costes tipo aplicables a los costes subvencionables regulados en el RD 552/2020 sobre compensación al transporte marítimo y aéreo de mercancías con origen o destino en las islas Canarias.
- [Resolución](#) (BOE 10 de diciembre) de la DGMM por la que se convocan pruebas específicas para el reconocimiento de la capacitación profesional para prestar servicios portuarios de practica en los puertos de Cariño/Viveiro-Celeiro/Burela, Sevilla y Ría del Guadalquivir, Tarifa, Algeciras, Málaga, Gandía, Barcelona y Ciudadela.
- [Resolución](#) (BOE 15 de diciembre) de la Secretaría de Estado de Seguridad, por la que se acuerda mantener el cierre parcial temporal de los puestos terrestres habilitados para la entrada y la salida de España a través de las ciudades de Ceuta y Melilla.
- [Acuerdo](#) (BOE 23 de diciembre) entre la DGMM y la Autoridad de la Industria Marítima de Filipinas, relativo al reconocimiento de títulos conforme a lo dispuesto en el Convenio STCW, hecho en Madrid y Manila el 30 de mayo de 2022.
- [Real Decreto-ley 20/2022](#) (BOE 28 de diciembre), de medidas de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la Guerra de Ucrania y de apoyo a la reconstrucción de la isla de La Palma y a otras situaciones de vulnerabilidad.
- [Orden ICT/1306/2022](#) (BOE 29 de diciembre), por la que se modifica la Orden ICT/739/2022, por la que se establecen las bases reguladoras para la concesión de ayudas a actuaciones de integración y transformación de la cadena de valor industrial del sector naval, dentro del Proyecto Estratégico para la Recuperación y Transformación Económica (PERTE naval) para la modernización y diversificación del ecosistema naval español, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, y se efectúa la convocatoria mediante tramitación anticipada correspondiente al año 2023.
- [Resolución](#) (BOE 31 de diciembre) de la DG de Salud Pública, relativa a los controles sanitarios a realizar en los puntos de entrada a España a los pasajeros procedentes de China.
- [Resolución](#) (BOE 2 de enero de 2023) de la AP de A Coruña, por la que se publica la aprobación del pliego de prescripciones particulares del servicio portuario de amarre y desamarre en el puerto de A Coruña.
- [Resolución](#) (BOE 4 de enero) de la Secretaría de Estado de Seguridad, sobre restricciones en fronteras exteriores aéreas por razón de salud pública, con motivo de la situación sanitaria ocasionada por la COVID-19 en China.

- **Resolución** (BOE 4 de enero) de la AP de A Coruña, por la que se publica la aprobación del Pliego de prescripciones particulares del servicio portuario de remolque en el puerto de A Coruña.
- **Enmiendas** (BOE 20 de enero) de 2021 a la Parte A del Código de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Código de Formación), adoptadas mediante Resolución MSC.487(103).
- **Enmiendas** (BOE 20 de enero) de 2021 al Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978 (Convenio de Formación), adoptadas mediante Resolución MSC.486(103).
- **Resolución** (BOE 25 de enero) de la AP de Las Palmas, por la que se publica el Pliego de prescripciones particulares del servicio portuario de practica en los puertos de Las Palmas, Salinetas y Arinaga.

Modificación de varias normas sobre seguridad marítima

El **RD 587/2022** modificó varias normas en materia de seguridad marítima, entre las que destacan:

- **RD 1247/1999** (Reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje que realicen travesías entre puertos españoles): se ha añadido una nueva ‘Disposición adicional única’ para actualizar los siguientes anexos, de acuerdo con el Reglamento delegado (UE) 2020/411:
 - Anexo I: Prescripciones de seguridad aplicables a los buques de pasaje nuevos y existentes en travesías nacionales.
 - Anexo II: Modelo de certificado de seguridad para buques de pasaje certificado de seguridad para buques de pasaje.
 - Anexo III: Directrices de las prescripciones de seguridad aplicables por los buques de pasaje y las naves de pasaje de gran velocidad para las personas con movilidad reducida.
- **RD 1737/2010** (Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles): se añaden dos nuevos documentos a la lista de certificados y documentos que se van a comprobar durante las inspecciones iniciales o más detalladas de los buques (actualización del Anexo IV del Reglamento):
 - Certificado del inventario de materiales peligrosos o, en su caso, Declaración de Conformidad (en virtud del Reglamento UE 1257/2013 sobre reciclaje de buques).
 - Documento de conformidad, expedido con arreglo al Reglamento (UE) 2015/757 relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono (Reglamento MRV).
- **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): se deja sin contenido el apartado 3 de la ‘Disposición adicional séptima’, que establecía que las Capitanías Marítimas, previamente a la expedición de la autorización de salida para los buques nacionales que salgan a puerto extranjero, inspeccionarán aquellos:
 - que soliciten por primera vez despacho a puerto extranjero; o
 - que tengan un arqueo bruto (GT) inferior a 500, o una edad igual o superior a 30 años.
- **RD 701/2016** (Requisitos que deben cumplir los equipos marinos destinados a ser embarcados en los buques): se modifica la redacción del punto 19 del Anexo III, que ahora establece que ‘los organismos de evaluación de la conformidad velarán por que los laboratorios de ensayo cumplan los requisitos de la norma técnica UNE-EN ISO/IEC 17025:2017 – Requisitos

generales para la competencia de los laboratorios de ensayo y calibración (ISO/IEC 17025:2017)'.

El RD también incluye modificaciones en materia de seguridad que afectan a los buques de la 'Clase T' (remolcadores, lanchas, gabarras, dragas... que salen a la mar) y a embarcaciones de recreo.

Asimilación de los marinos ucranianos a comunitarios a los efectos de las condiciones de tripulación

El [RD-ley 14/2022](#) incluyó disposiciones para considerar a los marinos ucranianos como naturales de un Estado parte del EEE a los efectos de cumplir los requisitos de nacionalidad de las tripulaciones de los buques que prestan servicios de cabotaje regular insular y en buques del REC.

La duración de esta medida se prolongará hasta la finalización de la protección temporal otorgada a las personas desplazadas por el conflicto de Ucrania. Una vez concluida la misma, los tripulantes ucranianos podrán continuar prestando servicios en iguales términos hasta la conclusión de sus contratos y con un límite máximo de 6 meses.

Las autorizaciones de residencia temporal y trabajo por cuenta ajena de estos tripulantes se verán extendidas hasta la conclusión de sus contratos y con un límite máximo de 6 meses desde el fin de la aplicación de la Directiva 2001/55/CE.

Practicaje

Pruebas de conocimiento general para reconocer la capacitación profesional

El 29 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 estas es un requisito necesario para presentarse posteriormente a las pruebas específicas en los diferentes puertos.

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.

Pruebas específicas para el reconocimiento de la capacitación profesional

El 30 de septiembre, se publicó en el BOE la Resolución de la DGMM por la que se convocaban pruebas específicas, previstas a partir de noviembre, para el reconocimiento de la capacitación profesional para prestar servicios portuarios de practica en los siguientes puertos: Cariño/Viveiro-Celeiro/Burela, Marín y ría de Pontevedra, Puerto y Ría de Huelva, Sevilla y Ría del Guadalquivir, Castellón, Barcelona y Ceuta. Se ofertó una plaza en cada puerto, excepto Marín (que ofertó 2 plazas) y Sevilla (3 plazas).

Posteriormente, el 10 de diciembre, se volvieron a convocar estas mismas pruebas específicas para los puertos de: Cariño/Viveiro-Celeiro/Burela, Sevilla y ría del Guadalquivir, Tarifa, Algeciras, Málaga, Gandía, Barcelona y Ciudadela, 1 plaza para cada puerto, excepto Sevilla y Algeciras (3 plazas en cada puerto) y que están previstas celebrarse a partir del mes de enero.

Prueba de legislación marítima española para extranjeros y el curso equivalente

El 13 de septiembre se publicó en el BOE una Resolución de la DGMM por la que se determina la organización, procedimiento y examen para llevar a cabo la prueba de legislación marítima española para extranjeros y el curso equivalente. El objetivo de esta resolución es definir el procedimiento a seguir, el temario, la estructura del tribunal, y determinar la organización y parámetros para efectuar la prueba de legislación marítima, de acuerdo con la regla I/10.2 del Convenio STCW.

Las principales novedades que introduce el proyecto son:

- Las pruebas podrán realizarse **durante todo el año a solicitud de cada interesado**. Para ello, anualmente (durante el mes de diciembre del año anterior al de celebración de las pruebas) se publicará una resolución con el Tribunal que ha de elaborar y evaluar estas pruebas y los cambios en el temario que, en su caso, sean oportunos. Es decir, **desaparecen las convocatorias oficiales trimestrales que venía efectuando la DGMM**.
- Se podrán efectuar en los servicios centrales de la DGMM, en las capitanías marítimas o en cualquier otro lugar designado en la convocatoria que permita la realización del examen.
- La prueba será un examen tipo test, se realizará en español y contendrá 30 preguntas. Para aprobar el examen se deberán contestar correctamente 18 preguntas.
- Se incluye la posibilidad de hacer la prueba de legislación en inglés. No obstante, esta opción queda limitada a buques cuyo idioma de trabajo sea el inglés.
- Como alternativa a la prueba, se podrá realizar un curso de legislación marítima española. Dicho curso podrá ser presencial u on-line, de 16 horas de duración e incluirá una evaluación de los conocimientos. Lo podrán impartir los centros universitarios con enseñanzas conducentes a la obtención de un título profesional de la marina mercante, el Centro de Formación Jovellanos, el COMME y otras instituciones que sean un referente en la formación del transporte marítimo español.

COVID-19: Actualización de la normativa publicada sobre restricciones a la movilidad y medidas adoptadas en España

Requisitos de control sanitario para viajeros que entren a España por vía aérea o marítima

El 19 de septiembre, se publicó en el BOE una resolución de la DG de Salud Pública, que modifica varias disposiciones sobre los controles sanitarios a realizar en los puntos de entrada de España, en concreto:

- Se suprime el uso de la aplicación ‘Spain Travel Health’.
- Las compañías de transporte aéreo o marítimo y cualquier otro agente que comercialice billetes no están obligadas a informar a los pasajeros de las medidas de control sanitario y de las consecuencias de su incumplimiento. Tampoco a efectuar comprobaciones previas de los certificados COVID-19 ni códigos QR de los pasajeros que embarquen desde países que no pertenezcan a la UE con destino final a España.

El 20 de octubre, se suprimieron las medidas de control sanitario a efectuar en los puestos fronterizos terrestres de Ceuta y Melilla (Orden SND/984/2022) y los controles sanitarios a realizar en las fronteras aéreas y marítimas de España (Resolución de 18 de octubre de 2022).

Regulación de las características de los certificados COVID-19

El 20 de octubre se publicó una Resolución del Ministerio de Sanidad relativa a las características de los certificados COVID-19.

Esta Resolución se dicta ante la eventualidad de que se produzca un empeoramiento en la situación epidemiológica que obligue a la reactivación de las medidas sanitarias y estará vigente hasta que el Gobierno declare finalizada la situación de crisis sanitaria.

No obstante, no introduce cambio alguno respecto a las características que el Ministerio de Sanidad venía exigiendo hasta la fecha a los certificados de vacunación, de prueba diagnóstica o de recuperación para considerarlos válidos y que, en esencia, coinciden con las del certificado COVID digital de la UE.

Restricciones de viajes desde terceros países a la UE y cierre parcial de la frontera terrestre de Ceuta y Melilla

El 15 de diciembre se publicó el BOE la Resolución del Ministerio del Interior en la que se acordó mantener el cierre parcial temporal de los puestos terrestres habilitados para la entrada y la salida de España a través de las ciudades de Ceuta y Melilla.

En virtud de esta Resolución:

- Se mantiene el cierre temporal de los puestos terrestres habilitados para la entrada y la salida de España a través de las ciudades de Ceuta y Melilla, excepto los de El Tarajal (Ceuta) y Beni Enzar (Melilla).
- A través de estos dos últimos puestos terrestres habilitados sólo se permitirá el paso de:
 - Quienes reúnen los requisitos exigibles para trasladarse al resto del espacio Schengen.
 - Los trabajadores transfronterizos con Tarjeta de Identidad de Extranjero en vigor.

Acuerdo sobre reconocimiento mutuo de títulos entre España y Filipinas

El 23 de diciembre se publicó en el BOE el Acuerdo entre la DGMM y la Autoridad de la Industria Marítima (MARINA), por el que España y Filipinas se comprometen a reconocer los títulos de la gente de mar expedidos por la otra Parte.

Este Acuerdo entró en vigor el 1 de septiembre de 2022 y tiene una vigencia de 5 años, prorrogables automáticamente por periodos de igual duración si ninguna de las partes notifica oficialmente a la otra su propósito de suspender o dar por terminada su aplicación.

En consecuencia, desde el 1 de septiembre, los oficiales con títulos expedidos por Filipinas pueden formar parte de la dotación de buques de bandera española sujetos al cumplimiento de los siguientes requisitos:

- Refrendo de su título.
- Superación de la prueba de conocimiento de legislación marítima española.
- Reconocimiento médico previo al embarque, certificados de especialidad, permiso de trabajo y visado, en vigor.

Bonificación del precio de venta de los combustibles marinos

El 28 de diciembre se publicó en el BOE el RD-ley 20/2022 en el que se adopta el sexto paquete de medidas de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la guerra de Ucrania, de aplicación a partir del 1 de enero de 2023.

Este RD-ley eliminó la bonificación extraordinaria de 0,20 euros sobre el precio de venta del gasóleo para uso marítimo (MGO), medida que expiró el 31 de diciembre.

En su lugar, el RD-ley 20/2022 incluyó un sistema de ayudas directas que, muy resumidamente:

- **Ámbito de aplicación (buques):** a los servicios de transporte marítimo regular de pasajeros, o de pasaje y carga rodada en régimen de pasaje, sobre las líneas:
 - de **interés público de competencia estatal** establecidas por el [RD 1516/2007](#) y las conexiones derivadas del art. 31 del [RD-ley 20/2021](#).
 - **interinsulares de las Illes Balears** declaradas de **interés estratégico** por el art. 14 de la [Ley 11/2010](#) (ordenación del transporte marítimo de las Illes Balears);
 - que atienden las **necesidades básicas de comunicación marítima interinsular** de las **Islas Canarias**, enumeradas en los anexos I y II del [Decreto 9/2009](#) (régimen especial de prestación de los transportes marítimos regulares).
- **Ámbito de aplicación (combustibles):** combustibles de bajo contenido de azufre (**GNL, MGO** y fuelóleo de bajo contenido en azufre - **VLSFO**).
- **Cuantía de la ayuda:** **0,1375266 céntimos de euro por cada milla navegada por tonelada de arqueado bruto (GT).**
- **Duración de la medida:** **6 meses**, prorrogable por otros 6.

6.2. Otros asuntos relacionados con la normativa española

Procedimiento de solicitud para utilizar *scrubbers* en los puertos de Valencia, Sagunto y Gandía

El 6 de julio, la AP de Valencia estableció un establecido un procedimiento para solicitar y en su caso autorizar el uso de sistemas de lavado de gases de escape (*scrubbers*) en las aguas de servicio (zonas I y II) de los puertos de Valencia, Sagunto y Gandía.

Para obtener dicha autorización se debe presentar una solicitud con 2 semanas de antelación indicando los datos del buque y una serie de documentación sobre el *scrubber* instalado. En el caso de buques de línea regular, se podrán conceder autorizaciones trimestrales. Según indica el documento, la información a proporcionar es la siguiente:

Scrubbers de ciclo abierto:

- Nombre del buque y número IMO.
- Características del *scrubber*.
- Certificado Internacional para la Prevención de la Contaminación Atmosférica en vigor (IAPP).
- Certificado de conformidad por parte de la Sociedad de Clasificación de la regulación EU 2021/1158 y la regulación de la Resolución MEPC 259(68).
- Analítica de la descarga de agua de lavado con una antigüedad máxima de 3 meses previos a la fecha estimada de la escala, en la que se verifique el cumplimiento de determinados valores límite en los parámetros de turbidez, pH, nitratos e hidrocarburos policíclicos.
- Información sobre la descarga de agua de lavado: volumen, hora y duración de la operativa de la descarga, caudal y coordenadas GPS del punto de descarga.

Esta información será evaluada por la AP que, en su caso, concederá la autorización. Hasta las 24 horas previas a la escala, se deberá informar a la AP sobre el volumen, caudal, horas estimadas de inicio/final de operaciones y ubicación física donde se realizará la misma.

Durante la escala, se deberá mantener el registro continuo de la descarga de agua de lavado y se remitirá a la APV el WMR (*Washing Monitoring Report*) en un plazo no superior a 30 días desde la fecha de la escala.

Scrubbers de ciclo cerrado:

- Nombre del buque y número IMO.
- Características del *scrubber*.
- Certificado Internacional para la Prevención de la Contaminación Atmosférica en vigor (IAPP).
- Certificado de conformidad por parte de la Sociedad de Clasificación de la regulación EU 2021/1158 y la Regulación de la Resolución MEPC 259(68).

En ambos casos, es responsabilidad del armador del buque mantener los correspondientes certificados en vigor y enviar la información pertinente a la AP Valencia.

Oficio de la DGMM sobre las nuevas reglas de eficiencia energética de la OMI

El 1 de agosto la DGMM nos envió un Oficio con el calendario de cumplimiento de las nuevas reglas de eficiencia energética de la OMI, es decir, del Índice de Eficiencia Energética para Buques Existentes (EEXI), del Indicador de la Intensidad de Carbono Operacional (CII) y de la Parte III del Plan de Gestión de la Eficiencia Energética del Buque (SEEMP), así como los procedimientos a seguir para cumplir dichas reglas y la delegación en las Organizaciones Autorizadas (OAs).

La tarea más urgente para las empresas era la aprobación de la Parte III del Plan de Gestión de la Eficiencia Energética del Buque (SEEMP) antes del 31 de diciembre de 2022 ya que, a partir del 1 de enero de 2023, los buques de más de 5.000 GT debían llevar a bordo un 'Documento de Confirmación del Cumplimiento' y el 'Manual aprobado' correspondiente.

El Oficio establece también otras fechas que se deben tener en cuenta:

- **A partir del 1 de enero de 2023:** efectuar la verificación del Índice de Eficiencia Energética para Buques Existentes (EEXI) en el primer reconocimiento anual, intermedio o de renovación del Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica (IAPP). La empresa deberá presentar por sede electrónica a la Capitanía Marítima elegida la solicitud de verificación y reconocimiento del EEXI adjuntando el 'Fichero Técnico del EEXI'. La empresa podrá adjuntar una 'Notificación de Cumplimiento' emitida por una OR. Tras comprobar el cumplimiento, se actualizará el 'Certificado internacional de Eficiencia Energética del buque' junto con el 'Cuadernillo de Construcción' relativo a la eficiencia energética.
- **En los primeros 3 meses de 2023:** presentar por sede electrónica los datos de consumo de combustible correspondientes a 2022. Una vez verificados los datos de consumo se le expedirá al buque, antes del 31 de mayo de 2023, la 'Declaración de cumplimiento' correspondiente a la obligación sobre la notificación de consumo de combustible.
- **A partir del 1 de enero de 2024:** en los 3 primeros meses de cada año natural, presentar por sede electrónica los datos del Indicador de la Intensidad de Carbono Operacional (CII) obtenido junto con los datos de consumo correspondientes al año anterior. Una vez verificados los datos, se expedirá al buque antes del 31 de mayo de cada año (la primera será el 31 de mayo de 2024), la 'Declaración de cumplimiento' sobre la notificación de consumo de combustible y la Clasificación de la intensidad de carbono operacional ('A', 'B', 'C', 'D' o 'E').

Oficio de la DGMM sobre el procedimiento para la prueba de puesta en servicio de los equipos de gestión de las aguas de lastre

El 1 de septiembre, la DGMM nos envió un Oficio detallando el procedimiento para obtener la validación de la nueva prueba de puesta en servicio a los equipos de aguas de lastre que se instalen a bordo de buques nuevos o existentes, con el fin de dar cumplimiento a la modificación de la regla E-1 del Convenio de gestión de las aguas de lastre (Convenio BWM), que entró en vigor el 1 de junio de 2022.

Este es un requisito obligatorio para que la Administración emita el Certificado de conformidad de que el buque cumple los estándares del Convenio sobre el tratamiento de las aguas de lastre.

El procedimiento para realizar la prueba es el siguiente:

- Con carácter previo, el proyecto de instalación del equipo de tratamiento de agua de lastre ha de ser aprobado como una obra de reforma del buque.
- Una vez instalado el equipo, se deberá solicitar a la capitanía marítima, o a una organización reconocida (OR) si la instalación y prueba de puesta en servicio se realiza en el extranjero, el reconocimiento adicional de la puesta en servicio del equipo para que los inspectores de la capitanía o de la OR, estén presentes durante dichas pruebas. Este reconocimiento puede realizarse como parte del reconocimiento de renovación del certificado BWMC.
- Se ha de tomar una muestra representativa (1m³) durante la descarga, después de que se haya aplicado el tratamiento completo, en el punto de muestreo descrito en las Directrices D-2 para el muestreo del agua de lastre (ver [Resolución MEPC.173\(58\)](#)). Entre otras cosas,

dicho documento establece el requerimiento de tomar la muestra de agua de lastre en condiciones isocinéticas.

- Confirmar el cumplimiento con la regla D-2 del Convenio realizando un análisis de la muestra tomada utilizando alguno de los métodos analíticos indicativos enumerados en la circular [BWM.2/Circ.42/Rev.2](#)
- La recopilación y el análisis de las muestras deberían ser independientes del fabricante o proveedor del sistema de tratamiento del agua de lastre.

El informe elaborado por el laboratorio que realice la toma de muestra y los resultados del análisis se enviará a la Capitanía Marítima como parte del expediente. También se debe actualizar el plan de gestión del agua de lastre y solicitar su aprobación incorporando la gestión del agua de lastre con el sistema instalado.

Para emitir el certificado internacional de gestión del agua de lastre actualizado con el cumplimiento de la regla D-2, se solicitarán los reconocimientos de renovación tanto de este certificado como del IOPP. La DGMM no va a certificar a empresas concretas para llevar a cabo las pruebas descritas, sino que se limitará a comprobar que las mismas se efectúan conforme a las directrices de la OMI.

Proyecto de RD sobre abanderamiento y matriculación de buques en los registros marítimos españoles

El 28 de noviembre, el MITMA lanzó una consulta pública sobre un Proyecto de RD para aprobar el Reglamento sobre abanderamiento y matriculación de buques y embarcaciones en los registros marítimos españoles. El plazo para presentar observaciones finalizó el 23 de diciembre.

El propósito del proyecto es modificar el RD 1027/1989 en lo que respecta a las tareas de registro de la Administración marítima (matrícula provisional y definitiva; abanderamiento de buques importados; patente de navegación; cambio de lista y desguace, etc.) y su coordinación con otras funciones como la inspección y certificación de buques civiles, además de simplificar y actualizar su funcionamiento y mejorar su organización con otros registros públicos o administrativos de la Administración española.

Anteproyecto de Ley de Cataluña sobre un impuesto de aplicación a las emisiones portuarias de grandes buques

A principios de enero, tuvimos conocimiento de que la Generalitat de Cataluña está tramitando un [Anteproyecto](#) de ley sobre un impuesto de aplicación a las emisiones portuarias de grandes buques, que se encuentra en fase de audiencia pública, y al que se pueden presentar observaciones hasta el próximo 2 de febrero. En esencia, las principales disposiciones del Anteproyecto son:

1. Objeto del tributo y ámbito de aplicación.

El Anteproyecto propone grabar las emisiones de óxidos de nitrógeno (NO_x) y materia particulada (PM) de los grandes buques (de más de 5.000 GT) durante el tiempo de maniobra, atraque y fondeo en los puertos de Cataluña.

Están **exentos del tributo** los buques:

- Que prestan servicios públicos.
- Obligados a atracar o fondear por peligro o causa de fuerza mayor.
- Que efectúan actividades de ayuda humanitaria.

2. Base imponible del impuesto.

La suma de las emisiones (de NO_x y PM), expresada en kg, producidas por cada uno de los motores principales y auxiliares, en cada una de las fases de operación del buque en puerto (maniobra, atraque y fondeo) y para cada tipo de combustible empleado.

Los factores de emisión y los factores de carga se recogen en la Guía de Inventarios de Emisiones EMEP/EEA, de la agencia Europea de Medio Ambiente (<https://acortar.link/wuo2MC>). A estos factores de carga, según el Anteproyecto, se le aplicarían los siguientes coeficientes:

Tipus vaixell	Coeficients Factor càrrega motors principals maniobra	Coeficients Factor càrrega motors auxiliars maniobra	Coeficients Factor càrrega motors principals fondeig/atracament	Coeficients Factor càrrega motors auxiliars fondeig/atracament
Tancs	1	1	1	1
Granelers	1	1	1	1
Càrrega (Lo-Lo)	1	1	1	1
Petrolers	1	1	1	1
Transbordadors	0,5	0,8	1	0,875
Passatge	0,5	0,8	1	1
Portacontenidors	0,5	0,6	1	0,625
Ro-Ro	0,5	0,6	1	0,625
Car-carrier	0,5	0,6	1	0,625

El Anteproyecto establece las siguientes reducciones de la base imponible:

- Durante el tiempo que el buque permanece **conectado a la red eléctrica del puerto** (con sus motores principales y auxiliares **apagados**).
- Por el tiempo que el barco se encuentre alimentado **exclusivamente por sus baterías** (durante las fases de maniobra, atraque y/o fondeo).
- Por utilización de **medidas correctoras**, como torres de lavado húmedas de gases de escape (*scrubbers*), sistemas de reducción catalítica (SCR), catalizadores de oxidación diésel (DOC) o filtros de partículas (DPF). Se aplican los porcentajes de reducción que correspondan según la medida correctora, tal y como se indica en la Guía de Inventarios de Emisiones EMEP/EEA.

La **cuota íntegra del impuesto** es el resultado de aplicar a la base liquidable (base imponible menos reducciones) el siguiente gravamen:

Any d'aplicació	Tipus de gravamen (euro/Kg/NO _x /PM)
2023	1 euro
2024	1,5 euros
2025	2,5 euros
2026	3,5 euros

3. Bonificaciones.

Se establecen las siguientes bonificaciones:

- Del **10% de la cuota** por aquellos buques que disponen de un **sistema de conexión eléctrica a tierra** y hagan escala en un puerto que disponga de esta conexión, pero no puedan conectarse por **falta de disponibilidad**.

- Del **5% de la cuota** por aquellos buques que dispongan de un certificado '*Green Award*' o '*Clean Shipping Index*' de mejora energética, siempre que para la obtención de estos certificados se haya obtenido **puntuación por reducción de emisiones de óxidos de nitrógeno y de partículas**.

En el momento de redacción de este informe, ANAVE está ultimando la redacción de alegaciones y propuestas de modificación a dicho Anteproyecto, en las que además de proponer modificaciones concretas, se insistirá en la necesidad de delegar en la OMI la regulación del transporte marítimo.

Asimismo, ANAVE en contacto con la Cámara Naviera Internacional (ICS) y las Asociaciones de Navieros de la Unión Europea (ECSA) para recabar apoyos sobre esta materia. La ICS nos ha informado de que tiene previsto redactar una propuesta complementaria a la de ANAVE, apoyando nuestra posición y ECSA también analizando este asunto.