

INFORME

Descarbonización y nueva cláusula BIMCO CII



CARMEN CODES
SOCIA DE GOÑI & CO ABOGADOS

El 1 de noviembre de 2022 entraron en vigor las enmiendas al Convenio MARPOL adoptadas por la Organización Marítima Internacional de acuerdo con sus objetivos de avanzar en la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero.

Desde el 1 de enero de 2023, los armadores deben calcular el índice de eficiencia energética aplicable a los buques existentes (EEXI) e informar de su indicador de intensidad de carbono (CII) operacional anual, lo que

permite clasificar a los buques por su nivel de emisiones (de la A, a la E) y determinar las medidas que deben adoptar aquellos buques que no alcancen la clasificación mínima de C.

El cumplimiento por los buques de estas normas no solo conlleva importantes costes sino que tiene también implicaciones para la industria naviera, desde el punto de vista de la operativa de los buques.

Estas implicaciones han tenido su reflejo en la labor de BIMCO, que ya en diciembre de 2021 adoptó la cláusula EEXI y en noviembre de 2022 la cláusula "CII Operations Clause for Time Charter Parties", que se completa con la reciente publicación en octubre de 2023 de la "CII Clause for Voyage Charter Parties".

Con estas cláusulas se pretende repartir entre armadores y fletadores la carga que supo-



ne cumplir con los nuevos objetivos de eficiencia energética de los buques, de manera que, tanto en el fletamento por tiempo como en el fletamento por viaje, el fletador tiene que colaborar con el armador en el cumpli-

miento de las exigencias. En el caso del fletamento por viaje, ello supone que el armador puede ajustar la ruta o reducir la velocidad y las revoluciones por minuto del motor principal, hasta el límite mínimo que se

Por otro lado, la facultad del armador de variar la ruta o la velocidad no puede afectar al "laycan" que se haya fijado en el contrato, que se mantendrá invariable y no podrá modificarse invocando esta cláusula. La cláusula no hace referencia a las demoras en puerto, a pesar de que las mismas pueden influir en el cálculo del indicador de intensidad de carbono anual del buque, cuestión esta que, en su caso, deberá ser tomada en cuenta por los armadores a la hora de fijar el coste de las demoras. Por último, el fletador debe asegurarse de trasladar el contenido de esta cláusula a los conocimientos de embarque u otros documentos en que se plasmen los contratos de transporte que puedan implicar al armador. En definitiva, estas cláusulas son un claro ejemplo de cómo las obligaciones de emisiones de carbono se reparten entre todos los que intervienen en el transporte marítimo.

Estas cláusulas son un claro ejemplo de cómo las obligaciones que conlleva la reducción de emisiones de carbono se reparten entre todos los que intervienen en el transporte marítimo

haya pactado. Ahora bien, este límite mínimo no opera de manera absoluta, sino que se toma como referencia únicamente cuando la reducción de velocidad obedezca exclusivamente al propósito de reducir el indicador de carbono.

No entrará en juego en los demás casos en los que las necesidades del tráfico o las circunstancias de la navegación exijan una velocidad inferior a la mínima acordada.

ANDERSEN®

We're going
where you're going

Asesoramiento
transversal

Transporte,
movilidad y
logística

Aduanas e
impuestos
especiales



es.Andersen.com

Aiyon

ABOGADOS

Equipo de abogados profesional, trato
personalizado y atención inmediata

MADRID · CÁDIZ · BILBAO · ALGECIRAS
24/7 TF. +34 628 656 395 · www.aiyon.es

SERVICIOS
LEGALES
INTEGRALES

SHIPPING

TRANSPORT

TRADE

INSURANCE

360°
LEGAL SERVICES