

ANAVE – Circular de Régimen Interior

Madrid, 16 de mayo de 2018
Ref: Rel.Ind. 9/2018/ES

Asunto: MLC 2006 – Novedades e información sobre las primeras inspecciones de renovación.

Muy Sres. nuestros:

En nuestra circular de 13 de abril y [Ref: Rel.Ind. 8/2018/ES](#) les informábamos detalladamente sobre el proceso de renovación de los certificados del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, MLC 2006.

Durante este mes las empresas nos han planteado algunas preguntas, la Administración ha aclarado algunos puntos y ya se han llevado a cabo las primeras inspecciones. Les informamos en el **Anexo** de las principales novedades. **Les llamamos la atención muy especialmente sobre la recomendación de aportar fotos, en el caso de inspecciones en puerto extranjero llevadas a cabo por una Sociedad de Clasificación.**

Toda la información a la que se refiere este Anexo y los documentos actualizados se encuentran ya disponibles en la página web de ANAVE donde pueden encontrar un amplio repositorio de documentos que pueden ser de utilidad para la preparación de las inspecciones: modelos de declaración laboral marítima (parte II), acuerdos de empleo, traducciones al inglés de normas y modelos de contratos españoles, documentación oficial española, de la OIT o de la UE, etc. También hemos actualizado la nota resumen del procedimiento que les adjuntamos actualizada a esta circular.

Pueden acceder a todo ello a través de la zona privada con su usuario y contraseña (en caso de que no tengan claves de acceso pueden solicitárselas a Maruxa Heras – mheras@anave.es).

Les recordamos que estamos a su disposición en relación con cualquier duda o incidencia en relación con este asunto. Preferentemente les sugerimos las dirijan a:

Antonio Pallares apallarés@anave.es
Elena Seco eseco@anave.es

Muy atentamente,

Manuel Carlier
Director General

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

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

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

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

>>>-----

Anexo

Inspecciones de renovación del MLC 2006

Inspecciones en puerto nacional

- **Documentación exigible por cada organismo para la inspección a bordo ([Anexo I de la Instrucción de Servicio](#))**. La tabla que se refiere a la Inspección de Trabajo marca con una "x" todas las casillas de la columna "copia para el inspector".

Por los correos intercambiados con la IT, entendemos que bastaría con facilitarle al inspector de trabajo, en el momento de la visita a bordo, un pen drive con los siguientes documentos:

- Lista de tripulantes.
- En caso de utilización de una Agencia de Embarque:
 - Si opera en territorio español, certificado/autorización expedido por la DGMM.
 - Contrato establecido con la misma.
 - Si está radicada en un país que haya ratificado el MLC 2006, documentación o procedimientos que prueben que esta agencia opera de conformidad con un sistema normalizado de licencias o certificación.
 - Si está radicada en un país que no haya ratificado el MLC 2006, documentación o procedimientos que prueben que la empresa armadora trató de verificar, en la medida de lo posible, que la Agencia de Embarque cumple los requisitos del Convenio.
- Contratos de trabajo (acuerdos de empleo) de todos los trabajadores incluidos en la Lista de tripulantes.
- Convenio Colectivo que, en su caso, fuese de aplicación al buque.
- Nóminas de los trabajadores incluidos en la Lista de tripulantes relativas a los últimos 3 meses precedentes a fecha de la inspección o del periodo de embarque en dicho buque.

En caso de que el inspector precisara alguna documentación adicional, la pediría posteriormente.

- Algunas empresas nos han informado de que la IT está solicitando, en el caso de inspecciones a **buques fondeados** y previamente a las mismas:
 - Una **evaluación de los riesgos** para la seguridad y salud sobre la maniobra de **acceso a buque fondeado**.
 - El **medio de acceso al buque fondeado más seguro**, que elimine o reduzca al máximo los riesgos que esta operación puede entrañar.
 - **Equipos de protección individual** necesarios para el acceso.
 - **Medidas preventivas** adoptadas en su caso.Piden embarcar por una escala real y se muestran reticentes a subir a bordo si, por las condiciones meteorológicas o algún otro motivo hubiera que hacer uso de la escala combinada.
- Las empresas nos han informado ya de dos casos en los que no ha habido disponibilidad de un Inspector del ISM el día solicitado para la inspección. Independientemente de que estas situaciones se están solucionando caso a caso, les rogamos nos informen si se les plantea esta situación, con vistas a recabar datos y argumentos que permitan racionalizar estas inspecciones y centralizarlas en la DGMM.

Inspecciones en puerto extranjero

- La DGMM ha modificado el Anexo IV de la Instrucción de Servicio sobre el contenido de los informes periciales ([ver nuevo Anexo IV](#)):
 - Incluyendo una traducción al inglés.
 - Utilizando, en el caso del relativo al ISM, un formato de “check list”, que facilite la elaboración del informe.
 - Añadiendo una nueva lista de comprobación sobre los asuntos competencia de la DGMM.

En esta actualización se ha omitido la necesidad de aportar fotos, aunque recomendamos encarecidamente a las empresas que le pidan a la Sociedad de Clasificación que las incluya, porque es muy probable que tanto el ISM como la IT de trabajo las soliciten. **En particular, el ISM ha venido pidiendo:**

Fotografías de todas y cada una de las instalaciones sanitarias existentes (lavabos, retretes, bañeras y/o duchas) en las que se pueda apreciar su material de composición y estado higiénico	<i>Photographs of each and every one of the existing sanitary facilities (washbasins, toilets, baths and/or showers) in which the composition material and hygienic condition can be appreciated</i>
En buques que efectúen viajes de más de tres días de duración y lleven quince o más marinos a bordo, fotografías de la enfermería donde se aprecien el número de literas, la existencia de retrete en ella o próximo a ella, así como los medios de que se dispone para efectuar la consulta médica por radio.	<i>For ships with 15 or more seafarers on board making trips of more than three days, photographs of the hospital accommodation where the number of berths, the existence of a toilet in it or close to it, as well as the means available to carry out medical consultation by radio can be appreciated.</i>
Fotografías de los locales destinados a la preparación y servicio de comidas.	<i>Photographs of the premises for the preparation and service of meals.</i>
Fotografías del interior y exterior de los locales destinados al almacenamiento de víveres (tanto frescos como congelados.)	<i>Photographs of the interior and exterior of the premises destined for the storage of food (both fresh and frozen.)</i>
Fotografías del equipo básico de pruebas para analizar el agua potable a bordo (turbidez, pH, residuos de desinfección).	<i>Photographs of the basic test equipment for analysing drinking water on board (turbidity, PH, disinfection residues),</i>
Fotografías de los botiquines reglamentarios a bordo (general y auxiliares) y de la documentación sanitaria a bordo (guías sanitarias a bordo y de la carpeta de documentación médica con su contenido reglamentario (informe médico, fichas de evacuación, etc.) en botiquines A o B)	<i>Photographs of the statutory medical chests on board (general and auxiliary) and of the Sanitary Documentation on board (Sanitary guides and the folder with the medical information forms with its statutory contents (medical report, forms for evacuation, etc.) in A or B medical chests)</i>
Fotografías de los botiquines reglamentarios a bordo (general y auxiliares) y de la documentación sanitaria a bordo (guías sanitarias a bordo y de la carpeta de documentación médica con su contenido reglamentario (informe médico, fichas de evacuación, etc.) en botiquines A o B)	<i>Photographs of the statutory medical chests on board (general and auxiliary) and of the Sanitary Documentation on board (Sanitary guides and the folder with the medical information forms with its statutory contents (medical report, forms for evacuation, etc.) in A or B medical chests)</i>
Al informe pericial podrán adjuntarse aquellos documentos o fotografías, además de los señalados específicamente, que evidencien lo incluido en el mismo.	<i>To this expert report may be attached those documents or photographs, in addition to those specifically mentioned, that evidence what is stated in it.</i>

Y la Inspección de trabajo documentos o fotografías que acrediten lo incluido en el Informe Pericial.

- El primer informe emitido por una SC, al que hemos tenido acceso, es una nota muy breve en la únicamente se refiere, de una forma genérica, a la lista de comprobación indicada en el párrafo

anterior y manifiesta que no se han detectado deficiencias. **Este documento no se considera válido por ISM e IT**, que quieren recibir la **lista de comprobación cumplimentada, punto por punto**, con las observaciones que se consideren. **Recomendamos a las empresas que envíen a sus capitanes copia de estas listas de comprobación para que comprueben que el inspector hace efectivamente uso de las mismas y las cumplimenta durante la inspección.**

- La DGMM recomienda pedir a la SC un atestado de que se ha superado la inspección correspondiente a la renovación del MLC y se ha redactado el informe correspondiente para que la empresa pueda solicitar el certificado, por si le caducara antes de tener el nuevo certificado a bordo.
- Además del informe pericial, en el caso de los buques que pasan la inspección en puerto extranjero, se deben remitir a la IT e ISM respectivamente los documentos que se indican en el [Anexo 3 de la IS](#).

Esta información debe remitirse utilizando un pen drive o por correo electrónico a:

Ministerio de Empleo y Seguridad Social
Subdirección Gral. para la Coordinación de la Inspección
del sistema de Relaciones Laborales
Paseo de la castellana, nº 63 - 2ª planta
28071 Madrid

itsssgcr@meyss.es

ISM - Instituto Social de la Marina
Área de Programas Sanitarios
Génova 20, 4ª planta
28004 Madrid

ism.inspectmar@seg-social.es

INSPECCIONES DE RENOVACIÓN DEL CERTIFICADO MLC 2006

Les recordamos que en la página web de ANAVE se encuentra a disposición de las empresas asociadas un amplio repositorio de documentos que pueden ser de utilidad para la preparación de las inspecciones, así como todos los documentos a los que se hace referencia en esta nota: modelos de declaración laboral marítima (parte II), acuerdos de empleo, traducciones al inglés de normas y modelos de contratos españoles, documentación oficial española, de la OIT o de la UE, etc.

Pueden acceder al mismo través de la zona privada con su usuario y contraseña (en caso de que no tengan claves de acceso pueden solicitárselas a Maruxa Heras – mheras@anave.es).

1. Inspecciones en puerto español: trámite y documentación requerida.

La [instrucción de servicio 2/2018](#) de la DGMM, en su apartado 3, detalla el procedimiento a seguir. Las empresas deben solicitar la renovación del certificado a través de Sede electrónica del Ministerio de Fomento en la parte de la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM). En la solicitud se indicará el puerto dónde se solicita la inspección y será el Capitán Marítimo correspondiente quién se encargará de coordinar con los inspectores provinciales del ISM y la IT.

Esta misma instrucción incluye:

- **Anexo I: Documentación exigible por cada organismo para la inspección a bordo.** Las tablas de este anexo recogen los documentos que deben estar a bordo, con indicación de si deben estar en original o en copia. Asimismo, los documentos que la empresa deberá entregar a cada inspector (DGMM, Inspección de Trabajo e ISM) en formato electrónico, preferiblemente en un pen drive.

La Inspección de Trabajo (IT) recomienda, para facilitar y agilizar las inspecciones, que los documentos que se indique expresamente estén a bordo en original. En caso de que el original no se encontrase a bordo, el inspector podrá solicitar, a su criterio, una comparecencia en tierra de un representante de la empresa para presentarlo. En todo caso deberá facilitarse al inspector una copia, ya sea en el momento de la inspección a bordo en un pen drive, o en un momento anterior o posterior.

La tabla de este Anexo que se refiere a la Inspección de Trabajo marca con una “x” todas las casillas de la columna “copia para el inspector”.

Por los correos intercambiados con la IT, entendemos que bastaría con facilitarle al inspector de trabajo, en el momento de la visita a bordo, un pen drive con los siguientes documentos:

- Lista de tripulantes.
- En caso de utilización de una Agencia de Embarque:
 - Si opera en territorio español, certificado/autorización expedido por la DGMM.
 - Contrato establecido con la misma.
 - Si está radicada en un país que haya ratificado el MLC 2006, documentación o procedimientos que prueben que esta agencia opera de conformidad con un sistema normalizado de licencias o certificación.
 - Si está radicada en un país que no haya ratificado el MLC 2006, documentación o procedimientos que prueben que la empresa armadora trató de verificar, en la medida de lo posible, que la Agencia de Embarque cumple los requisitos del Convenio.
- Contratos de trabajo (acuerdos de empleo) de todos los trabajadores incluidos en la Lista de tripulantes.
- Convenio Colectivo que, en su caso, fuese de aplicación al buque.
- Nóminas de los trabajadores incluidos en la Lista de tripulantes relativas a los últimos 3 meses precedentes a fecha de la inspección o del periodo de embarque en dicho buque.

En caso de que el inspector precisara alguna documentación adicional, la pediría posteriormente.

- [Anexo II](#): Lista de comprobación que utilizarán estos inspectores, con un código de colores que indica la administración competente de cada asunto (IT, ISM o DGMM).

2. Buques que no hacen escala en puerto español.

El apartado 5 de la [instrucción de servicio 2/2018](#) se refiere a los buques que no tienen previsto hacer escala en puerto español. Los armadores de estos buques también deberán solicitar el certificado a través de la Sede Electrónica del Ministerio de Fomento, en la parte de la DGMM, indicando los motivos que justifiquen la inspección en el extranjero (por ejemplo: "debido a su modalidad de explotación y a los contratos en vigor, el buque no tiene previsto hacer escala en ningún puerto español en el periodo de la inspección"). **La DGMM enviará copia de esta solicitud a los servicios centrales de la IT y del ISM para que expresen su conformidad o disconformidad y comunicará al armador la conformidad si es el caso.**

Una vez recibida la conformidad, estos buques deberán remitir, por separado, a la DGMM, IT e ISM:

- La documentación que figura en el [Anexo III](#) de la citada instrucción de servicio (se indica en este Anexo la documentación que debe remitirse a cada una de las instituciones).
- Adicionalmente, los armadores de los buques que no tengan previsto hacer escala en puerto español, deberán presentar a la IT e ISM un informe pericial, elaborado por alguna de las Sociedades de Clasificación (SSCC) reconocidas por la DGMM (no tiene por qué ser la SC que clasifique el buque). El inspector deberá cumplimentar una lista de comprobación (*check-list*) (que figura en el [Anexo IV](#) de la instrucción). Esto no supone una delegación de competencias, ya que el objeto del informe pericial es la recopilación de información, en la que posteriormente basarán sus informes la IT y el ISM.

Este Anexo de la Instrucción de servicio ha sido actualizado por la DGMM en mayo y se ha omitido la necesidad de aportar fotos, aunque recomendamos encarecidamente a las empresas que le pidan a la Sociedad de Clasificación que las incluya, porque es muy probable que si no tanto el ISM como la IT de trabajo las soliciten en un momento posterior. **En particular, el ISM ha venido pidiendo:**

Fotografías de todas y cada una de las instalaciones sanitarias existentes (lavabos, retretes, bañeras y/o duchas) en las que se pueda apreciar su material de composición y estado higiénico.	<i>Photographs of each and every one of the existing sanitary facilities (washbasins, toilets, baths and/or showers) in which the composition material and hygienic condition can be appreciated.</i>
En buques que efectúen viajes de más de tres días de duración y lleven quince o más marinos a bordo, fotografías de la enfermería donde se aprecien el número de literas, la existencia de retrete en ella o próximo a ella, así como los medios de que se dispone para efectuar la consulta médica por radio.	<i>For ships with 15 or more seafarers on board making trips of more than three days, photographs of the hospital accommodation where the number of berths, the existence of a toilet in it or close to it, as well as the means available to carry out medical consultation by radio can be appreciated.</i>
Fotografías de los locales destinados a la preparación y servicio de comidas.	<i>Photographs of the premises for the preparation and service of meals.</i>

Fotografías del interior y exterior de los locales destinados al almacenamiento de víveres (tanto frescos como congelados.)	<i>Photographs of the interior and exterior of the premises destined for the storage of food (both fresh and frozen.)</i>
Fotografías del equipo básico de pruebas para analizar el agua potable a bordo (turbidez, pH, residuos de desinfección).	<i>Photographs of the basic test equipment for analysing drinking water on board (turbidity, PH, disinfection residues),</i>
Fotografías de los botiquines reglamentarios a bordo (general y auxiliares) y de la documentación sanitaria a bordo (guías sanitarias a bordo y de la carpeta de documentación médica con su contenido reglamentario (informe médico, fichas de evacuación, etc.) en botiquines A o B)	<i>Photographs of the statutory medical chests on board (general and auxiliary) and of the Sanitary Documentation on board (Sanitary guides and the folder with the medical information forms with its statutory contents (medical report, forms for evacuation, etc.) in A or B medical chests)</i>
Fotografías de los botiquines reglamentarios a bordo (general y auxiliares) y de la documentación sanitaria a bordo (guías sanitarias a bordo y de la carpeta de documentación médica con su contenido reglamentario (informe médico, fichas de evacuación, etc.) en botiquines A o B)	<i>Photographs of the statutory medical chests on board (general and auxiliary) and of the Sanitary Documentation on board (Sanitary guides and the folder with the medical information forms with its statutory contents (medical report, forms for evacuation, etc.) in A or B medical chests)</i>
Al informe pericial podrán adjuntarse aquellos documentos o fotografías, además de los señalados específicamente, que evidencien lo incluido en el mismo.	<i>To this expert report may be attached those documents or photographs, in addition to those specifically mentioned, that evidence what is stated in it.</i>

Y la Inspección de trabajo documentos o fotografías que evidencien lo incluido en el Informe Pericial.

Ni la IT ni el ISM tendrán relación directa con la SC. Deben ser las empresas las que soliciten el servicio a una SC reconocida y, una vez obtengan el informe pericial, lo remitan, junto con el resto de documentación solicitada a la IT e ISM. De la misma manera, si hubiera algo que subsanar, la IT o el ISM informarían al armador. Nunca a las SSCC.

Los correos electrónicos de la IT e ISM para el envío de la documentación e informe pericial son los siguientes (no figuran en la instrucción de servicio):

- Para la ITSS: itssgcr@meyss.es
- Para el ISM: lsm.inspecmar@seg-social.es

En relación con los asuntos dependientes de la DGMM, como ha venido sucediendo hasta ahora, continuarán aceptando la inspección documental de estos buques, que no requerirán de un informe pericial para los asuntos de su competencia.

Las SSCC reconocidas por la DGMM son:

- Bureau Veritas
- China Classification Society
- DNV GL
- Korean Register of Shipping
- Lloyds Register
- RINA

3. Lista completa de todos los documentos que hay que llevar a bordo.

En este [enlace](#) pueden descargarse una lista de comprobación, elaborada por ANAVE, de todos los documentos que deben llevarse a bordo, estructurados en función del capítulo del Convenio al que se refieren. Esta lista **uede utilizarse tanto por buques de pabellón español como extranjero.**

4. Recordatorios de utilidad sobre algunos asuntos puntuales.

4.1 Inspecciones y registros periódicos por el capitán.

Varias normas del Convenio obligan al capitán o la persona que éste designe al efecto, a efectuar inspecciones periódicas sobre diferentes asuntos y que los resultados de estas inspecciones se registren. En las inspecciones de 2013 no se exigió que existieran a bordo estos registros, dado que el Convenio todavía no había entrado en vigor o acababa de hacerlo. Sin embargo, como ya sucediera en las inspecciones intermedias, es previsible que en esta ocasión se pida aportar los registros de estas inspecciones periódicas, en particular en relación con las normas:

- A3.1.18: inspecciones frecuentes de los espacios del alojamiento de la gente de mar y registros de dichas inspecciones.
- A3.2.7: inspecciones frecuentes y documentadas de:
 - a) las provisiones de víveres y agua potable;
 - b) todos los locales y equipos utilizados para el almacenaje y manipulación de víveres y agua potable, y
 - c) la cocina y demás instalaciones utilizadas para preparar y servir comidas.

4.2 Formación sobre protección de la seguridad y la salud y prevención de accidentes.

La Norma A4.3 del MLC 2006, sobre Protección de la seguridad y la salud y prevención de accidentes, establece que todo Estado miembro deberá garantizar que *los armadores provean a la gente de mar con la formación e instrucción necesarias sobre la protección de la seguridad y la salud y la prevención de accidentes.*

En anteriores inspecciones del MLC 2006, algunas delegaciones provinciales de la Inspección de Trabajo (IT), sobre la base del art. 19 de la Ley 31/1995, de prevención de Riesgos Laborales (LPRL), ha exigido que la formación de los marinos en materia de protección de la seguridad y la salud y prevención de accidentes sea certificada, o bien por un servicio de prevención de riesgos autorizado, o bien por personal de la propia empresa con la debida formación en estas materias, no considerando suficiente la formación que se imparte a bordo sobre la base de los procedimientos, políticas y sistemas de gestión desarrollados según el Código ISM.

Entendemos que los armadores dan sobrado cumplimiento al contenido de la Regla 4.3. del MLC 2006 a través de lo establecido al efecto en el Código ISM, como las empresas deben reflejar en la DCLM Parte II, por lo que una posible falta de cumplimiento del requisito formal del citado art. 19 LPRL no se debería considerar un incumplimiento del Convenio, en el ámbito de las inspecciones del MLC 2006 y no debería impedir que se renovase el certificado.

También pensamos que el Código ISM, que se aplica a todos los buques de bandera nacional y exige a las compañías la aplicación de un sistema de gestión de la seguridad, está muy por encima de las exigencias generales de la LPRL. Por ello, en julio de 2016, nos dirigimos a la IT remitiéndoles un documento que comparaba el contenido de la formación exigida por el Anexo V de la LPRL, con la formación que reciben los oficiales de la marina mercante a través de la aplicación de los Códigos ISM y STCW y de sus certificados de competencia y especialidad. Hacíamos, además, hincapié en que la formación impartida a bordo por los oficiales puede ser mucho más específica sobre los puestos de trabajo y riesgos a bordo de cada buque concreto que la que pueda ser impartida en tierra por un servicio genérico de PRL. En consecuencia, solicitábamos confirmación de que la formación sobre PRL a la gente de mar puede ser impartida, con plena validez legal, por los oficiales de la marina mercante, para evitar así duplicar tareas con respecto a la formación de los tripulantes, y aumentar el coste de dicha formación al tener que estar certificada por una empresa externa.

En septiembre de 2016 recibimos una contestación informal a este escrito en la que la IT explicaba que *“...valoramos muy positivamente la formación en cuestiones de seguridad y salud que reciben a los oficiales españoles para obtener sus titulaciones. Lo que ocurre es que, lógicamente, no tenemos*

competencias para homologarla como equivalente a una formación de nivel intermedio en PRL” (que es lo que exige la normativa española).

La solución a este problema precisaría una enmienda normativa que haga referencia a la posibilidad de que, en la marina mercante, la formación sobre PRL sea impartida por los oficiales sin necesidad de realizar este curso de formación intermedia. Sin embargo, no se ha avanzado en este asunto.

Si surgiese nuevamente este asunto en alguna de las inspecciones, rogamos lo notifiquen a ANAVE.

4.3 Acuerdos de empleo de la gente de mar.

En las inspecciones intermedias del MLC 2006 que se llevaron a cabo en 2016, se señalaron a algunas empresas deficiencias porque los contratos de trabajo o acuerdos de empleo de sus marinos no contenían todos los datos exigidos por el párrafo 4 de la Norma A2.1 sobre Acuerdos de empleo de la gente de mar (SEA).

ANAVE había elaborado en 2013 un modelo de adendum a los contratos de trabajo del personal de a bordo, para asegurar que el conjunto de ambos (contrato + adendum) contiene toda la información exigida en la citada norma del Convenio y en la legislación nacional (art. 8 del Estatuto de los trabajadores y RD 1659/1998, por el que se desarrolla el artículo 8, apartado 5, de la Ley del Estatuto de los Trabajadores en materia de información al trabajador sobre los elementos esenciales del contrato de trabajo). Las empresas a las que se señalaron deficiencias no habían incorporado el citado adendum a sus contratos.

Recomendamos que utilicen [este modelo](#), que pueden adaptar en cada caso a las necesidades de su empresa, utilizándolo al menos como lista de comprobación de los datos que deben necesariamente figurar en los SEA y siempre teniendo en cuenta los elementos esenciales, como las prestaciones de protección de la salud y de seguridad social, que el armador ha de proporcionar y el derecho de repatriación de la gente de mar.

4.4 Embarque de alumnos sin contrato laboral en buques de pabellón español.

La normativa española (RD 938/2014 por el que se regulan las titulaciones profesionales de la marina mercante) permite a las empresas enrolar alumnos a bordo de buques de pabellón español por dos vías:

- Con un contrato laboral en prácticas, en cuyo caso el alumno debe disponer de un título universitario. Éste es el caso de aquellos alumnos que, ya obtenidos sus títulos académicos, se enrolan para completar las prácticas necesarias para la obtención de los títulos profesionales de la Marina Mercante.
- Con una cobertura de seguros, sin contrato laboral, caso de aquellos alumnos que se enrolan para el desarrollo de las prácticas curriculares obligatorias para la obtención de sus títulos universitarios, por lo que no pueden suscribir aún un contrato en prácticas ni pueden trabajar a bordo.

A finales de 2017, en una inspección de Port State Control en Francia, se puso una deficiencia a un buque de pabellón español por tener a bordo un alumno en prácticas sin contrato laboral (opción que, como se ha indicado, está prevista en nuestra normativa laboral) ni documentación válida a criterio del inspector.

Para evitar problemas similares, la DGMM ha sugerido que, todas aquellas empresas que lleven a bordo alumnos en prácticas con una cobertura de seguro, pero sin contrato laboral:

- Lleven a bordo una copia en español e inglés del Convenio con la Universidad necesario para dicho enrole y, para facilitar las inspecciones de PSC, sus correspondientes traducciones al inglés. ANAVE tiene suscritos Convenios con las universidades de Cádiz, Cantabria, Coruña, Oviedo y País Vasco. Está ya tramitándose en la Universidad de Cataluña un Convenio similar y estamos en

contacto con la Universidad de Canarias. Copias en español e inglés de los primeros 5 convenios citados, están disponibles en nuestra página web, en la zona de socios, en el siguiente enlace: <http://anave.es/socios-314619/documentos-socios?id=1812>

- En caso de utilizar alguno de los convenios firmados por ANAVE con distintas universidades, se debe llevar también a bordo el documento de adhesión de la empresa, en el que figure el nombre de cada alumno.
- Si no se utiliza el convenio de ANAVE, se debería llevar a bordo copia y traducción del que cada empresa haya suscrito con la universidad correspondiente y se debería firmar y llevar a bordo un documento que recoja la aplicación a cada alumno en concreto del convenio de que se trate.
- En virtud de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de régimen jurídico del sector público, estos Convenios deberán tener una duración determinada, que no podrá ser superior a cuatro años. Además, su prórroga deberá ser acordada expresamente por las partes. Dado que los Convenios firmados por ANAVE tienen una renovación tácita salvo denuncia por una de las partes, estamos revisándolos para adaptarlos a esta nueva Ley en el apartado relativo al plazo de vigencia. En todo caso, en virtud de la disposición adicional octava de la misma Ley, todos los convenios vigentes a su entrada en vigor y que no tuvieran definida una duración determinada o, teniéndola, tuvieran establecida una prórroga tácita, el plazo de vigencia se entenderá *“de cuatro años a contar desde la entrada en vigor”* de dicha Ley. Ello implica que todos los Convenios suscritos por ANAVE con las Universidades, si no se produce la denuncia por una de las partes con anterioridad, lo que no ha ocurrido, siguen vigentes hasta el 2 de octubre de 2020.

4.5 Inspecciones a buques fondeados.

La IT está solicitando, en el caso de inspecciones a buques fondeados y previamente a las mismas:

- Una evaluación de los riesgos para la seguridad y salud sobre la maniobra de acceso a buque fondeado.
- El medio de acceso al buque fondeado más seguro, que elimine o reduzca al máximo los riesgos que esta operación puede entrañar.
- Equipos de protección individual necesarios para el acceso.
- Medidas preventivas adoptadas en su caso.

Piden embarcar por una escala real y se muestran reticentes a subir a bordo si, por las condiciones meteorológicas o algún otro motivo hubiera que hacer uso de la escala combinada.

4.6 Informes periciales (inspecciones por una Sociedad de Clasificación en puerto extranjero).

- El primer informe emitido por una SC, al que hemos tenido acceso, es una nota muy breve en la únicamente se refiere, de una forma genérica, a la lista de comprobación indicada en el párrafo anterior y manifiesta que no se han detectado deficiencias. Este documento no se considera válido por ISM e IT, que quieren recibir la lista de comprobación cumplimentada, punto por punto, con las observaciones que se consideren. Recomendamos a las empresas que envíen a sus capitanes copia de estas listas de comprobación para que comprueben que el inspector hace efectivamente uso de las mismas y las cumplimenta durante la inspección.
- La DGMM recomienda pedir a la SC un atestado de que se ha superado la inspección correspondiente a la renovación del MLC y se ha redactado el informe correspondiente para que la empresa pueda solicitar el certificado, por si le caducara antes de tener el nuevo certificado a bordo.