



REUNIÓN DEL COMITÉ DIRECTIVO DE ANAVE

Jueves, 4 de febrero de 2016, a las 12:00 h
Sede de ANAVE
Calle Doctor Fleming, 11, 1º D – 28036 MADRID

Orden del Día

1. Lectura y aprobación, si procede, del acta de la reunión anterior.
2. Novedades habidas y gestiones realizadas:
 - 2.1. Reunión del Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios.
 - 2.2. Sentencia del Tribunal General de la UE sobre el *Tax Lease*.
 - 2.3. Autorizaciones para buques no comunitarios en tráficos de cabotaje (*waivers*): cambio del procedimiento de tramitación.
 - 2.4. Instrucción de 21 de diciembre de 2015 sobre la aplicación del RD 290/2015 sobre contenido de azufre en los combustibles marinos.
 - 2.5. Reuniones en SPC-Spain. Conferencia Shortsea Europe 2016 en Barcelona.
 - 2.6. Participación en otras jornadas y reuniones.
3. Emisiones de CO₂ del transporte marítimo y su regulación.
 - 3.1. Nuevas propuestas de ICS.
 - 3.2. Reunión monográfica en ANAVE (18 enero).
 - 3.3. Información sobre lo tratado en las reuniones de ECSA (27 enero) e ICS (2 febrero).
 - 3.4. Posición a mantener por ANAVE en los foros internacionales.
4. Convenio sobre gestión de aguas de lastre.
 - 4.1. Novedades sobre entrada en vigor.
 - 4.2. Participación de ANAVE en un proyecto subvencionado por la Comisión Europea.
5. Inspecciones intermedias del Convenio OIT sobre el Trabajo Marítimo.
6. Asuntos varios.
7. Ruegos y preguntas.

1. Lectura y aprobación, si procede, del acta de la reunión anterior.

La última reunión del Comité Directivo de ANAVE tuvo lugar el 10 de diciembre de 2015. El borrador de acta se circuló con el Orden del Día de esta reunión el 22 de enero de 2016. No habiéndose recibido ninguna observación a la misma, se propondrá su aprobación.

2. Novedades habidas y gestiones realizadas.

2.1. Reunión del Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios.

El 16 de diciembre se reunió el Pleno del Observatorio del Mercado de los Servicios Portuarios, que fue constituido hace ya tres años como órgano consultivo, adscrito al organismo público Puertos del Estado. De los objetivos del Observatorio, en el que más se ha trabajado en estos primeros años es en la elaboración de estudios e informes de análisis de costes sobre los servicios portuarios para permitir efectuar comparaciones entre los distintos operadores del sistema portuario español, así como con otros puertos europeos.

Durante el año 2015 se han terminado dos estudios:

- Cadena de costes del tráfico de contenedores en terminales extranjeras y
- Cadena de costes para el tráfico de graneles sólidos agroalimentarios en terminales españolas.

Actualmente, el observatorio se encuentra trabajando en los siguientes estudios, un primer avance de los cuales se presentó al Pleno:

- Servicios técnico-náuticos en puertos extranjeros competidores de los españoles y
- Actualización del estudio de la cadena de costes del tráfico de contenedores en terminales españolas.

El Presidente también informó sobre el estado de tramitación de la propuesta de Reglamento comunitario sobre acceso al mercado de los servicios portuarios y transparencia financiera de los puertos que, en su opinión, tiene muy pocas posibilidades de salir adelante.

2.2. Sentencia del Tribunal General de la UE sobre el *Tax Lease*.

El pasado 17 de diciembre, el Tribunal General de la UE hizo público su fallo sobre el recurso que fue presentado por el Gobierno español, por el que anuló la Decisión de la Comisión C(2013)4426, de 17 de julio de 2013, relativa al régimen fiscal aplicable a determinados acuerdos de arrendamiento financiero (más conocido como *Tax Lease*).

Resumidamente, el fallo confirma que:

- Las medidas que integraban dicho sistema no constituían una ventaja selectiva en favor de las AIE o de los inversores ni, por tanto, una ayuda estatal a los mismos.
- Además, la Comisión no había motivado suficientemente su conclusión de que las medidas controvertidas podían falsear la competencia entre inversores y de ese modo afectar a los intercambios comerciales entre Estados miembros de forma contraria al interés común.

El fallo no va más allá, por lo que entendemos que no es correcto afirmar, como se ha hecho en más de una instancia, que *“ha declarado la plena legalidad del anterior sistema español de tax lease”*. En todo caso, la Comisión tiene la posibilidad de interponer un recurso de casación ante el Tribunal de Justicia de la UE, o incluso de reabrir el caso y producir una nueva Decisión.

Se informó a los asociados mediante las circulares de fecha 17 de diciembre y referencia [UE 07/2015/ES](#) y [UE 8/2015/EC](#).

2.3. Autorizaciones para buques no comunitarios en tráficos de cabotaje (waivers): cambio del procedimiento de tramitación.

El pasado 1 de diciembre se puso en marcha el nuevo procedimiento descentralizado de tramitación de las dispensas de bandera para tráficos de cabotaje, que finalmente será autorizado por las Capitanías Marítimas de los puertos de carga en vez de por la DGMM.

Desde ANAVE, para facilitar este trámite, propusimos un modelo uniforme de solicitud que finalmente la DGMM ha adaptado, convirtiéndolo en un pdf editable y que hemos enviado a las empresas que solicitan estas dispensas de bandera.

En los 2 meses que ya han transcurrido de la aplicación de este nuevo sistema, no han surgido grandes problemas, si bien es cierto que se nos han planteado distintas cuestiones de interés:

- Algunas capitanías marítimas han tomado el modelo de solicitud de dispensa de bandera ofrecido por la DGMM como un “formulario oficial”, no admitiendo a trámite solicitudes que no estén cumplimentadas en dicho modelo. Este caso concreto se refiere principalmente a la Capitanía de Huelva.
- A solicitud de varias navieras asociadas hemos consultado a la DGMM la posibilidad de que se otorguen dispensas de bandera por un cierto periodo de tiempo cuando se acredite suficientemente que dadas las características de la carga a transportar o del tráfico no existe buque comunitario que pueda efectuar el viaje. De momento no hemos obtenido respuesta definitiva pero, en conversación telefónica con la DGMM, parece que, de aceptar este tipo de dispensas, se tramitarán directamente con la DGMM que estudiará las solicitudes caso por caso.
- Buques autodescargantes: tras la problemática surgida con una empresa concreta por la petición de buques autodescargantes en los tráficos Península–Canarias, pedimos nos aportase un certificado de la AP de Santa Cruz de Tenerife en el que se confirmase la falta de medios de descarga en la dársena en la que operan y, finalmente, el 10 de diciembre de 2015, nos enviaron dicho certificado, firmado por la secretaria general de la Autoridad Portuaria de Tenerife, Dña. Rosario Arteaga.
- El día 29 de enero nos reunimos con una representante de CEPSA, empresa que, como es sabido, solicita dispensas de bandera con regularidad, y que, con el fin de facilitar su operativa, nos pidió:
 - Adelantar nuestras respuestas a las dispensas de bandera de las 12 h a las 10 h los viernes, para así disponer, ante la llegada del fin de semana, de un mayor margen de tiempo con las Capitanías para tramitar las solicitudes y resolver posibles incidencias.
 - Disponer de una lista de contactos de las navieras que operan buques tanque para poder acelerar las repuestas en caso de que una solicitud de dispensa de bandera sea urgente.

Respecto a la primera propuesta hemos consultado a las empresas asociadas implicadas y en el segundo punto, visto que es una práctica habitual por parte de las empresas cargadoras, entendemos que no supone perjuicio para las empresas asociadas.

2.4. Instrucción de 21 de diciembre de 2015 sobre la aplicación del RD 290/2015 sobre contenido de azufre en los combustibles marinos.

Como les informamos en nuestra circular de 21 de diciembre y ref.: [Explotación 9/2015/ES](#), ese mismo día la Subdirección General de Seguridad Marítima y Contaminación de la DGMM remitió a las capitanías la instrucción de servicio 5/2015, confirmando los contenidos

máximos de azufre que se permiten en los combustibles marinos, según el tipo de buque y zona de navegación, y que les adjuntamos a dicha circular.

En la misma se actualizan y adjuntan los cuadros elaborados por ANAVE en 2010 que resumen los requisitos de combustible en las distintas zonas de navegación españolas.

En particular, se confirma, tal y como ANAVE venía defendiendo, que Canarias queda excluida del ámbito de aplicación tanto de la Directiva como del RD 290/2015 sobre contenido de azufre de los combustibles marinos, asunto que venía siendo cuestionado por la DGMM y causa principal de que se haya tardado 8 meses en remitir los cuadros actualizados.

Esto implica que en la zona de canarias los buques no deben cumplir ni con el requisito de quemar un combustible con contenido máximo de azufre del 0,1% en puerto ni con el requisito del 1,5% en navegación para buques de pasaje en servicios regulares, siempre y cuando el combustible utilizado tenga un contenido de azufre del 3% como máximo (en lugar del 3,5% general).

Les recordamos que esta exención a Canarias no se contempla en el Anexo VI del Convenio MARPOL, por lo que, a partir de 2020 (o 2025, si así lo establece la OMI), el contenido máximo de azufre de los combustibles en las Islas Canarias se reducirá al 0,5%.

2.5. Reuniones en SPC-Spain. Conferencia Shortsea Europe 2016 en Barcelona.

El pasado día 21 de enero, se celebró, en la sede de ANAVE, una reunión abierta de la Junta Directiva de SPC-Spain, presidida por D. Manuel Carlier.

Los principales asuntos tratados fueron los siguientes:

- Se aprobaron las altas en la asociación de Brittany Ferries y de la AP de Santander, que ya asistieron a esta reunión.
- Se aprobaron las cuentas del año 2015 y el presupuesto para 2016, así como el mantenimiento de las cuotas asociativas para 2016.
- Se aprobó el Plan de Actuación para 2016, incluyendo, entre otros aspectos, un refuerzo de las actuaciones para conseguir la concesión de exenciones de practica a los buques de SSS.
- Se avanzó en detalles de la organización de la *European Shortsea Conference*, que en 2016 organiza SPC-Spain en Barcelona, los días 29 y 30 de septiembre. En la misma se espera la asistencia de unos 120 participantes de alto nivel, de toda la UE. Existen la posibilidad de participar como co-patrocinadores, si alguna empresa miembro de ANAVE pudiera estar interesada.

2.6. Participación en otras jornadas y reuniones.

- 14 de enero: D. Manuel Carlier, Dña. Elena Seco y Dña Pilar Tejo se reunieron con D. Ignacio Garaigorta, de Induing, para tratar sobre la organización de un seminario en Madrid sobre cargas de proyecto.
- 21 de enero: D. Manuel Carlier presidió una reunión de la Junta Directiva de SPC Spain en la sede de ANAVE.
- 26 de enero: Dña. Esther Celdrán asistió a una reunión de la Comisión Ejecutiva del Consejo General del Instituto Social de la Marina.
- 27 de enero: D. Manuel Carlier participó, en representación de ANAVE, en una reunión del *Board of Directors* de la *European Community Shipowners' Associations* que tuvo lugar en la sede de la UK Chamber of Shipping en Londres. El tema monográfico fue el análisis

de las conclusiones de la reciente COP21 de París y la preparación de la reunión del Board de ICS prevista para el 2 de febrero.

- 28 de enero: D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco asistieron a un Seminario sobre ayudas de Estado, organizado por la Asociación Española de Derecho Comunitario en la sede en España de la Comisión Europea
- 29 de enero: Dña. Elena Seco participó, en representación de ANAVE, en una reunión del Grupo de Trabajo de Medio Ambiente del Colegio Oficial de Ingenieros Navales y Oceánicos.
- 1 de febrero: D. Manuel Carlier se reunió con el Director General de la Marina Mercante para tratar sobre el Convenio de Aguas de Lastre y su aplicación en España.

3. Emisiones de CO₂ del transporte marítimo y su regulación.

3.1. Nuevas propuestas de ICS.

Hasta la fecha ha sido la International Chamber of Shipping (ICS) quien ha coordinado la posición del sector marítimo a nivel internacional en la OMI. Hasta septiembre de 2015, ICS había venido manteniendo una actitud prudente, defendiendo básicamente que:

- No corresponde al sector naviero controlar la demanda de transporte marítimo.
- Lo más que puede hacer el sector es comprometerse a mejorar progresivamente su eficiencia energética, reduciendo así sus emisiones unitarias (por t x milla), pero no se puede comprometer a poner un techo máximo a sus emisiones totales.

Aunque se ha debatido varias veces internamente, ICS no ha llegado hasta ahora a manifestarse públicamente a favor de la introducción de “medidas de mercado”, aunque sí ha manifestado que, en caso de que se adoptasen tales medidas sobre el transporte marítimo:

- Debería ser la OMI el foro en que se discutieran y, en su caso, se adoptasen.
- ICS preferiría claramente un sistema de Tasa + Fondo que uno de Comercio de Emisiones.

Al aproximarse la reunión COP21 en París, en particular en una reunión del Board de ICS celebrada en el mes de septiembre, se ha venido debatiendo sobre la posible conveniencia de adoptar una posición más proactiva sobre este campo sin haberse llegado a ningún acuerdo al respecto.

3.2. Reunión monográfica en ANAVE (18 enero).

El 8 de diciembre tuvo lugar en Bruselas una reunión del Board of Directors de ECSA en la que el asunto más debatido fueron las emisiones de CO₂, en el contexto de la reunión del COP21 en París.

Dadas las divergentes posiciones manifestadas en esta reunión por las asociaciones europeas, se acordó convocar a lo largo del mes de enero una reunión monográfica sobre este asunto, con vistas a debatir la posible revisión de la posición del sector (ECSA) en relación con las emisiones de CO₂ y su regulación.

Informado el Comité Directivo de ANAVE sobre este asunto en su reunión del 10 de diciembre, se acordó que, con vistas a establecer la posición a mantener por ANAVE en dicho foro, se organizaría una reunión monográfica en ANAVE, que tuvo lugar el lunes 18 de enero.

Para facilitar la discusión se circuló una nota resumiendo la problemática general y la regulación actual en la OMI y en Europa de estas materias. En la reunión se discutieron las posi-

bles posiciones a mantener por ECSA y por ANAVE en ECSA, acordándose como punto principal que debería ser ICS quien continuara liderando este asunto en el ámbito internacional y evitar en todo momento dividir la posición del sector en dos bloques diferentes.

3.3. Información sobre lo tratado en las reuniones de ECSA (27 enero) e ICS (2 febrero).

A la reunión de ECSA asistieron: unas 26 personas en total, incluyendo la “troika” presidencial y 3 personas de ECSA y una de ICS. Fuerte presencia griega y de Alemania (4 personas de cada país).

ICS expuso que el acuerdo alcanzado en el COP21 (París) no menciona al transporte marítimo, a pesar de que la Comisión Europea hizo una presión “sin precedentes” para que hubiese una referencia concreta. Por tanto es previsible que se renueven en los próximos meses las presiones por la Comisión y el Parlamento para que haya una normativa europea, estableciendo “objetivos concretos de reducciones absolutas”. La Comisión habló en París de un 65% de reducción para 2050 (incluyendo tanto reducciones reales como compensaciones por medidas económicas).

Ahora hay que concentrarse en la OMI. En abril hay una reunión del MEPC de la OMI, en la que se van a tratar dos asuntos:

- **Sistema de monitorización y seguimiento (MRV):** el que está diseñando la OMI es más sencillo que el europeo. ICS ha propuesto a su Board presentar un documento pidiendo que se apruebe ya sin más tardanza. No parece que vaya a haber conflicto sobre esto.
- **Compromisos sobre reducción de emisiones:** Varios Estados miembros de la OMI están preparando un documento para proponer en el MEPC.

ICS tiene una reunión de su Board el 2 de febrero, en la que se van a discutir dos documentos: uno de apoyo a la aprobación sin demora del sistema MRV y otro ofreciendo reducciones, que ha sufrido varios cambios y que no está claro si se aprobará. No se piensa entrar en detalles aún sobre el sistema de Tasa + Fondo, sobre el que ICS sigue trabajando, pero están lejos de llegar a un acuerdo sobre los detalles.

Una serie de asociaciones miembros de ECSA manifestaron posiciones más o menos similares, apoyándose mutuamente entre sí, sobre los siguientes puntos:

- Aunque no sepamos los medios técnicos que pueda haber disponibles en el futuro, **hay que adquirir compromisos concretos**, como lo están haciendo los países y otros sectores.
- El sector marítimo tiene que hacer cuanto antes propuestas concretas de reducciones absolutas de emisiones (con ello quieren decir no solo reducciones reales, sino incluyendo compensación mediante instrumentos económicos, pero prefieren no aclararlo cuando se hable en público). Los gobiernos están esperando que el sector les haga propuestas de reducciones posibles.

Otras asociaciones, por el contrario, se mostraron partidarias de ser proactivos pero prudentes y de no ofrecer reducciones que no sean realistas a la luz de las tecnologías existentes y previsibles. No se deben hacer promesas que sean equívocas o que no se puedan cumplir. Hay que aclarar que serán necesarios instrumentos económicos para obtener reducciones adicionales (por vía de la compensación) y ofrecer trabajar en la OMI un instrumento tasa más fondo.

Una asociación manifestó que debemos descartar la idea de que sea el sector el que fije y controle la agenda. El sector no debería adelantarse a los gobiernos, por dos razones:

- No debemos hablar de cantidades concretas. Cualquier cantidad que se ofrezca (de reducciones, o de aportación a un fondo) será inmediatamente aceptada como un mínimo para negociar.

- Los gobiernos quieren ser ellos los que fijen la agenda. Se podrían incluso molestar si el sector pretendiese ir más deprisa.

Niels Smedegaard (Presidente de ECSA) concluyó recordando el **carácter totalmente confidencial de esta reunión**. No se decide nada aquí, sino en el Board de ECSA (próxima reunión, 2 de marzo, en Bruselas). Detecta que hay acuerdo sobre varios puntos:

- Preservar la unidad de posición con ICS.
- Apoyar en todo caso una regulación global y no regional.
- Ser más proactivos (aunque no hay acuerdo sobre qué significa esto, así lo dijo el presidente).
- Hay que comunicar mejor desde ECSA e ICS concentrándose en los puntos en los que estamos ya de acuerdo y seguir trabajando en concretar aquellos en los que no.
- Propone que el grupo de trabajo prepare una hoja de ruta con los posibles pasos a dar en los próximos 3 años y la táctica sobre cuándo y cómo darlos.

El martes 2 de febrero está prevista una reunión del Board de ICS, en la que ANAVE estará representada por D. Juan Riva.

3.4. Posición a mantener por ANAVE en los foros internacionales.

Sobre la base de lo expuesto sobre las reuniones de ECSA e ICS, se propondrá discutir la posición que ANAVE deba seguir manteniendo en estos foros internacionales.

4. Convenio sobre gestión de aguas de lastre.

4.1. Novedades sobre entrada en vigor.

El 15 de enero, la OMI ha confirmado que el Convenio sobre la Gestión de Agua de Lastre (Convenio BWM) no entrará en vigor el próximo 24 de noviembre ya que, a pesar de las ratificaciones que se produjeron a finales del año pasado, las cifras del tonelaje de la flota combinada de los Estados firmantes sigue siendo insuficiente para activar su entrada en vigor.

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

Bélgica ha anunciado que ratificará próximamente, por lo que es previsible que el convenio entre en vigor en el **primer semestre de 2017**.

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

ANAVE tiene previsto reactivar su grupo de trabajo sobre este asunto tan pronto se conozca la fecha definitiva.

4.2. Participación de ANAVE en un proyecto subvencionado por la Comisión Europea.

Tal y como informamos en el Comité Directivo del mes de octubre, a petición de la Fundación ValenciaPort, ANAVE ha presentado una solicitud para participar en un proyecto Europeo liderado por la Autoridad Portuaria de Valencia y denominado B-AWAR3 (*Ballast Waters Risk Assessment for Ensuring Environmental Equilibrium*), cuyo principal objetivo es identificar a qué tipo de buques resulta más factible conceder una exención a las disposiciones del Convenio de aguas de lastre y estimar los costes asociados.

ANAVE ha presentado ya todos los documentos solicitados y estamos a la espera de que se publique la adjudicación. El proyecto tendrá una duración de 52 meses y la ayuda que eventualmente correspondería a ANAVE sería de unos 97.000 euros.

5. Inspecciones intermedias del Convenio OIT sobre el Trabajo Marítimo.

Recientemente, a través de las inspecciones intermedias del MLC 2006 llevadas a cabo en una de nuestras empresas asociadas, hemos tenido conocimiento de que ha vuelto a surgir un asunto que entendíamos había quedado consensuado con la Inspección de Trabajo (IT) antes de la entrada en vigor del Convenio en 2013.

Según se nos ha informado, y como ya ocurriese en alguna de las inspecciones iniciales, en virtud de la Norma A2.1 (apartados 1.e y 4.d), la IT considera que los contratos de los marinos deben especificar no sólo el puesto de trabajo a bordo del mismo, sino también una relación de las tareas asociadas dicho puesto de trabajo.

Este asunto ya se trató en 2013 y, tras un intercambio de información con nosotros, el anterior Subdirector General, Rafael Martínez Mesas, nos confirmó que, si bien la Norma A2.1 apartado 4.d), en la versión española del Convenio, establece que el contrato de trabajo debe incluir las “*funciones que va a desempeñar el interesado*”, hay que tener en cuenta que la versión española del MLC 2006 no es oficial. Únicamente las versiones inglesa y francesa lo son. El mismo párrafo de la versión inglesa, lo que establece es que se deberá indicar “*the capacity in which the seafarer is to be employed*”, es decir, el puesto de trabajo a bordo o posición que ocupará el trabajador.

No obstante, hemos podido comprobar que la lista de comprobación o *check-list* de los inspectores de trabajo sigue estableciendo que los contratos de trabajo de la gente de mar deben detallar las “Funciones que va a desempeñar el interesado”.

A la vista de esta incidencia, se informó de nuevo a la IT de que, tanto sobre la base de lo establecido en el MLC 2006, como en el Convenio STCW y el Estatuto de los Trabajadores, la identificación en el contrato de trabajo del puesto de trabajo a ocupar a bordo, ya lleva asociada una relación de las funciones a desempeñar, por lo que solicitamos se modificase la lista de comprobación y se informase oportunamente a los inspectores.

La IT ha respondido favorablemente, confirmando que se informará oportunamente a los inspectores.

Si alguna empresa asociada volviese a tener un problema con este asunto en las inspecciones, agradeceremos nos lo haga saber.

6. Asuntos varios.

6.1. Proyecto de RD por el que se regulan los requisitos que deben reunir los equipos marinos embarcados en los buques

El 4 de diciembre, la DGMM nos remitió para informe el Proyecto de RD del asunto, que pretende incorporar a nuestro ordenamiento jurídico la Directiva 2014/90/UE sobre equipos marinos derogando la Directiva 96/98/CE, y que les enviamos en la circular de referencia [SMA 38/2015/AB](#).

El proyecto consultado se basa en la citada Directiva que pretende simplificar el marco regulador y asegurar una aplicación y transposición armonizada de los requisitos de la OMI en toda la UE. Su objetivo es establecer requisitos para que los equipos marinos cumplan las normas de seguridad contempladas en los instrumentos internacionales aplicables, incluidas las normas de ensayo, de modo que el equipo que cumpla dichos requisitos pueda circular libremente en el mercado interior de la UE e instalarse a bordo de buques que enarbolan el pabellón de cualquier Estado miembro.

Para las navieras puede tener especial interés el art. 7 del proyecto de RD trata la transferencia de un buque al pabellón de un Estado miembro. En este caso, cuando el buque se vaya a registrar, el Estado miembro receptor lo inspeccionará para comprobar que las condiciones de sus equipos marinos corresponden a los certificados de seguridad, y llevan la marca de la rueda de timón, o bien son equivalentes a equipos marinos homologados a partir del 18 de septiembre de 2016.

El resto del articulado hace referencia a las obligaciones y responsabilidades de los fabricantes, y a los procedimientos de evaluación de la conformidad de los equipos.

Tras comprobar que el proyecto coincide con la Directiva comunitaria que traspone y al no recibir ningún comentario de las empresas, informamos positivamente sobre el mismo a la DGMM.

6.2. España volverá previsiblemente a la Lista Blanca del MOU de París.

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

Los datos provisionales a los que hemos tenido acceso sobre las inspecciones efectuadas a los buques españoles en el trienio 2013-2015 y el número de detenciones acumuladas en dicho periodo, parecen indicar que se cumplen los requisitos para que España vuelva a la Lista Blanca de las banderas de mayor calidad, que mantienen un historial continuado de bajo porcentaje de detenciones.

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

En el último informe publicado por el MOU de París, las listas estaban formadas por 72 Estados de bandera, 43 de ellos forman parte de la Lista Blanca, 19 de la Lista Gris y 10 de la

Lista Negra. Solo se clasifican aquellas banderas cuyos buques han sido objeto de un mínimo de 30 inspecciones en el mencionado periodo de 3 años.

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

En 2011 la OMI adoptó un conjunto de medidas técnicas y operacionales obligatorias que constituyen el marco normativo sobre la eficiencia energética de los buques. Dichas medidas entraron en vigor el 1 de enero de 2013, como parte del capítulo 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL.

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

El curso incluye recursos de formación como presentaciones (en formatos PDF y Power Point), carteles explicativos, ejercicios y tareas. En la circular de referencia [SMA 2/2016/AB](#) se detallan los contenidos y estructura del curso, además del enlace para descargarlo gratuitamente.

7. Ruegos y preguntas.