



## REUNIÓN DEL COMITÉ DIRECTIVO DE ANAVE

Jueves, 4 de octubre de 2012, a las 12:00 h  
Sede de ANAVE: Dr. Fleming, 11, 1D  
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. Puertos: Dictamen de la Comisión y participación de D. Juan Riva en la Conferencia europea de alto nivel sobre política portuaria.
  - 2.2. Reunión del Grupo de Trabajo de Marina Mercante de la Comisión Tripartita de Inmigración (convocada para el 26 de septiembre).
  - 2.3. Participación de ANAVE en CEOE y otras asociaciones nacionales.
  - 2.4. Reuniones en ECSA.
  - 2.5. Participación en otras jornadas y reuniones.
3. Subvenciones a pasajeros residentes no peninsulares. Novedades en la tramitación y gestiones de ANAVE.
4. Convenio sobre el trabajo marítimo de la OIT.
  - 4.1. Cumplimiento de las condiciones para su entrada en vigor.
  - 4.2. Actuaciones a llevar a cabo por ANAVE.
5. Adopción definitiva de la Directiva sobre contenido de azufre de los combustibles marinos.
6. Propuestas para la mejora de la competitividad del Registro Especial de Canarias.
7. Embarque de alumnos en prácticas.
8. Asuntos varios.
9. Ruegos y preguntas.

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

El borrador de acta de la última reunión del Comité Directivo, que tuvo lugar el 21 de junio de 2012, se circuló junto con el Orden del Día de esta reunión, el pasado día 24 de septiembre. **Se propondrá su aprobación.**

## **2. Novedades habidas y gestiones realizadas.**

### **2.1. Puertos: Dictamen de la Comisión y participación de D. Juan Riva en la Conferencia europea de alto nivel sobre política portuaria.**

#### **Dictamen de la Comisión**

La Comisión envió el 27 de septiembre al Gobierno español un dictamen motivado en relación con la legislación española del servicio de estiba (RDL 2/2011) por entender que obliga a las empresas estibadoras a participar financieramente en el capital de las empresas privadas que gestionan la provisión de trabajadores portuarios, y por impedirles recurrir al mercado para contratar a su personal, salvo en determinados casos muy puntuales.

Según la nota de prensa de la Comisión: en virtud del Tratado de la UE, cualquier disposición nacional, aunque no sea discriminatoria por razones de nacionalidad, no debe obstaculizar ni hacer menos atractivo el ejercicio de la libertad de establecimiento. *“Por lo tanto, si bien esas entidades suelen ofrecer una formación de calidad a los trabajadores y constituyen una herramienta eficaz para los empresarios, no deben utilizarse para impedir que determinadas personas o empresas cualificadas presten servicios de manipulación de carga, o para imponer a los empresarios una mano de obra que no necesitan”.*

En caso de que España no informe a la Comisión en un plazo de dos meses de las medidas adoptadas para garantizar el pleno cumplimiento de la normativa comunitaria, la Comisión podría someter el asunto al Tribunal de Justicia de la UE.

Entendemos que este dictamen podría tener una gran repercusión sobre el régimen actual de la estiba en España.

Se propondrá discutir este asunto en la reunión del Comité Directivo y analizar sus posibles repercusiones.

#### **Participación de D. Juan Riva en la Conferencia europea de alto nivel sobre el futuro de los puertos europeos**

La Comisión Europea celebró, los pasados días 25 y 26 de septiembre, en Bruselas, una Conferencia sobre la Revisión de la Política Portuaria Europea bajo el lema *“Desbloquear el potencial de crecimiento”.*

Siim Kallas, Vicepresidente de la Comisión Europea y responsable de Transportes, abrió la Conferencia, que incluyó discursos y debates de alto nivel sobre los desafíos actuales de los puertos europeos y las posibles soluciones para desbloquear su potencial de crecimiento. Participaron además personalidades de organizaciones del sector y representantes políticos, entre ellos Juan Riva, como Presidente de ECSA.

En su discurso, Siim Kallas afirmó que *“en algunos puertos, las prácticas laborales suponen un coto cerrado que impide emplear personal de propia elección”.*

Juan Riva, representando a los navieros europeos, participó en un debate sobre los desafíos actuales y futuros de los puertos europeos. En su intervención destacó que *“todos los inte-*

*resados apoyaron en 2007 el llamado 'soft law approach'. Pero está claro que por esta vía no se han obtenido los avances que muchos esperábamos. Las cuatro Libertades del Tratado de la UE, de las que la Comisión es guardián, aún están sobre la mesa, pendientes de aplicación”.*

## **2.2. Reunión del Grupo de Trabajo de Marina Mercante de la Comisión Tripartita de Inmigración.**

El pasado miércoles, día 26, ANAVE participó en una reunión del Grupo de Trabajo sobre el sector de la Marina Mercante de la Comisión Laboral Tripartita de Inmigración. Se trataba de una reunión básicamente rutinaria, en la que únicamente se trató de nuevo la posición que mantiene CCOO, tras su denuncia del Acuerdo de 2006 con ANAVE y UGT para el enrole de marinos nacionales de Estados no miembros de la UE en buques del Registro Especial de Canarias (REC) de 2006.

CCOO reiteró su ya conocida posición de que, dada la situación de desempleo actual, no entiende justificado que se mantengan 18 profesiones marítimas en el Catálogo de Ocupaciones de Díficil Cobertura (CODC). Por el contrario, UGT-Mar, ANAVE, la DGMM y el ISM expresaron su apoyo al nuevo Acuerdo 2012 entre ANAVE y UGT y al mantenimiento de las profesiones marítimas en el CODC para la supervivencia del REC.

Por otra parte, la Secretaría General de Inmigración y Emigración, anunció que, dada la inseguridad jurídica que supone elaborar el CODC con periodicidad trimestral, el Servicio Público de Empleo Estatal, previa consulta con la Comisión Laboral Tripartita de Inmigración, va a regularlo mediante una Orden Ministerial tal y como permite la normativa de extranjería, lo que sin duda mejorará la situación actual, que es de total descontento por parte de todos los agentes implicados, lo que, entendemos además, puede propiciar un cambio en la normativa actual. Se analizará la posibilidad de que también por esta vía se pueda encontrar una solución permanente al enrole de marinos extranjeros. A este fin, nos mantendremos informados sobre el desarrollo de esta Orden.

## **2.3. Participación de ANAVE en CEOE y otras asociaciones nacionales.**

### **CEOE**

#### **Asamblea General**

- El 25 de junio, por delegación de D. Adolfo Utor y encontrándose de viaje D. Manuel Carlier, Dña. Elena Seco representó a ANAVE en la Asamblea General de la CEOE.

#### **Consejo del Mar**

- El 5 de septiembre, D. Adolfo Utor presidió una reunión del Consejo del Mar de la CEOE, en la que participó igualmente D. Manuel Carlier. En la misma se acordó encomendar la finalización del Memorandum de los Sectores Empresariales Relacionados con el Mar a un grupo de redacción.
- El 11 de septiembre, D. Manuel Carlier participó en una reunión de dicho grupo. El Memorandum quedó terminado, y está actualmente siendo revisado por el Consejo Fiscal de la CEOE, estando previsto que sea aprobado por la Junta Directiva en octubre.
- El 18 de septiembre, D. Adolfo Utor, como presidente del Consejo del Mar de la CEOE, visitó a la Secretaria de Estado de Turismo, acompañado por el Director General de la asociación de la náutica deportiva y de recreo (ANEN).

- El 24 de septiembre, D. Adolfo Utor, Presidente de ANAVE y del Consejo del Mar de la CEOE, participó en un panel sobre *“La dimensión Marítima de España y de Europa”*, en el marco del seminario *“La condición marítima de Europa y de España: necesidad de una estrategia”*, organizada los días 24 y 25 en Madrid con motivo de la Semana Naval de la Armada. Participaron igualmente como ponentes, entre otras destacadas personalidades, y por orden de intervención, Almirante General D. Jaime Muñoz-Delgado, Jefe de Estado Mayor de la Armada; Dña. Ana Pastor, Ministra de Fomento, quien pronunció la conferencia inaugural; D. José Llorca, Presidente de Puertos del Estado; D. Pablo Saavedra, Director General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar; D. Pedro Argüelles, Secretario General de Defensa; D. Rafael Rodríguez Valero, Director General de la Marina Mercante, y D. Pedro Morenés, Ministro de Defensa, quien clausuró el seminario.

### **Grupo de Trabajo sobre Actividad del Sector Privado**

- El 20 de septiembre Dña. Elena Seco representó a ANAVE en una reunión del grupo de actividad del sector privado de la CEOE, en la que como viene siendo habitual ANAVE presentó su informe sobre el sector marítimo. Según todas las previsiones de la CEOE, las perspectivas sobre la evolución de la economía siguen siendo malas. Estima que el déficit del Estado a final de año se situará en el 6,9% (frente al 6,3% previsto por el gobierno) y ello confiando en que antes del 30 de noviembre, fecha en la que expira la amnistía fiscal decretada por el gobierno el pasado 31 de marzo, aflore mucha economía sumergida. Según se informó en la reunión, tienen constancia de que los grandes despachos no dan abasto con solicitudes de clientes para que les analicen su caso. Las previsiones de la CEOE apuntan a que, en el mejor de los casos, la economía española podría comenzar su recuperación a mediados de 2013.

### **SPC-Spain**

- El 22 de junio, D. Manuel Carlier presidió la Asamblea General Ordinaria de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia. En la misma se acordó que el 24 de octubre se celebrará un acto conmemorativo del X Aniversario de SPC-Spain.
- El 11 de julio, D. Manuel Carlier impartió la *lección “El transporte marítimo de corta distancia en España: situación actual y retos de futuro”*, en los Cursos de Verano de la Universidad Jaime I de Castellón.
- El 19 de julio, D. Manuel Carlier presidió, en la sede de ANAVE, una reunión de la Comisión Ejecutiva de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia. Se acordó celebrar el acto conmemorativo en el Palacio de Zurbano y el programa del mismo.

### **Cluster Marítimo Español (CME)**

- El 25 de junio, Dña. Elena Seco representó a ANAVE en una reunión del Consejo Asesor del CME, en la que básicamente se organizó la jornada sobre legislación marítima que se indica en el punto siguiente.
- El 4 de julio, D. Manuel Carlier representó a ANAVE en un Encuentro con la Mar organizado por el CME sobre *“La legislación marítima española”*, con una ponencia sobre la legislación sobre transporte marítimo.

### **2.4. Reuniones en ECSA.**

- El día 29 de junio, ECSA celebró su asamblea general ordinaria que en esta ocasión se organizó en Limassol (Chipre), con ocasión del comienzo de la presidencia chipriota de

la UE. Por parte de ANAVE participaron D. Juan Riva (presidente de ECSA) y D. Manuel Carlier.

- El 25 de septiembre, D. Juan Riva representó a ECSA en una Conferencia organizada por la Comisión Europea sobre la Revisión de la Política Portuaria Europea bajo el lema “Desbloquear el potencial de crecimiento”.

## **2.5. Participación en otras jornadas y reuniones.**

Desde la anterior reunión del Comité Directivo, ANAVE ha participado en diversas reuniones, entre las que cabe resaltar las siguientes:

- El 26 de junio, Dña. Elena Seco participó en una reunión del Patronato de la Fundación Ingeniero Jorge Juan.
- Ese mismo día, Dña. Araiz Basurko presentó la ponencia “*Retos del sector naviero para implantar el Convenio BWM*” en una reunión del Grupo de Trabajo de Gestión de Residuos en Puertos y Costas.
- El 27 de junio, Dña. Elena Seco y Dña. Aráiz Basurko participaron en una reunión de la Comisión Paritaria Sectorial de Marina Mercante, de la Fundación Tripartita para la Formación en el Empleo.
- El 13 de julio, representantes de varias empresas asociadas, acompañados por Dña. Elena Seco y Dña. Esther Celdrán, participaron en una reunión en la DGMM sobre el nuevo procedimiento de acreditación de la residencia para obtener bonificaciones en el transporte insular (ver apartado 3).
- El 24 de julio, Dña. Elena Seco representó a ANAVE en una mesa redonda en la jornada sobre “*Las tasas por el uso de las infraestructuras*”, organizada por la Asociación Española de Transporte.
- Ese mismo día, Dña. Esther Celdrán participó en una reunión de la Comisión Ejecutiva del Consejo General del ISM.
- El 19 de septiembre, D. Manuel Carlier participó en una Mesa Redonda en un “*Seminario Técnico sobre la Directiva Marco de Estrategias Marinas*”, organizado por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente y la organización ecologista WWF.
- El 26 de septiembre, D. Manuel Carlier y Dña. Esther Celdrán participaron en una reunión del Grupo de Trabajo de Marina Mercante de la Comisión Tripartita de Inmigración, que se celebró en la sede de la Secretaría de Estado de Inmigración y Emigración (ver apartado 2.1).
- El mismo día, Dña. Elena Seco y Dña. Maruxa Heras asistieron al I Congreso sobre Gas Natural en el Transporte, organizado en Madrid por Gas Natural Fenosa.
- El 27 de septiembre, D. Manuel Carlier, Dña. Elena Seco y Dña. Maruxa Heras asistieron, en la ETSIN, a la conferencia “*Gas Propulsion – EEDI Regulation*”, organizada por MAN Diesel & Turbo España.
- El 28 de septiembre, D. Manuel Carlier recibió en la sede de ANAVE a consultores de la empresa TEIRLOG que están elaborando, por encargo de Puertos del Estado, un estudio-propuesta sobre el funcionamiento del “Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios”.

Reuniones previstas a corto plazo:

- El 5 de octubre está previsto asistir en el Ministerio de Justicia a una reunión del Grupo de Trabajo sobre la Ley General de la Navegación.
- El 17 de octubre está previsto que Dña. Elena Seco participe en Bruselas en una reunión del Comité de Política Marítima de ECSCA.
- El 19 de octubre, D. Manuel Carlier participará, en Gijón, en una mesa redonda sobre *Short Sea Shipping*, organizada por la Asociación de Ingenieros Navales y Oceánicos.
- El 24 de octubre, SPC-Spain celebrará su X Aniversario con un acto en el Palacio de Zurbano.

### **3. Subvenciones a pasajeros residentes no peninsulares. Novedades en la tramitación y gestiones de ANAVE.**

La Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2012 (BOE de 30 de junio) incluyó una disposición por la que, desde el 1 de septiembre, la condición de residente en Canarias, Baleares, Ceuta o Melilla, a los efectos de obtención de la bonificación al transporte regular, se acreditaría mediante el certificado de empadronamiento en vigor, además del documento identificativo (DNI o pasaporte), único documento que se requería hasta ahora.

Ante esta novedad normativa, desde la DGMM se nos informó de la intención de establecer, junto con el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas, un sistema telemático para confirmar que el ciudadano cumple los requisitos para acceder a esta subvención antes de que se emita el billete y evitar así la aportación del certificado del ayuntamiento.

Por ello, desde el mes de junio, se han venido manteniendo varias reuniones entre la Subdirección General de Tecnologías de la Información y Administración Electrónica del Ministerio de Fomento, encargada de la elaboración de dicho sistema, y representantes de las empresas afectadas, así como de ANAVE, para consensuar y concretar las especificaciones de dicho sistema.

Asimismo, desde ANAVE solicitamos al Ministerio de Fomento que elaborase, al igual que se había hecho para el transporte aéreo, un cartel informativo para los beneficiarios de las bonificaciones, para colocarlo en despachos de billetes y páginas web de venta por internet, para informales sobre los cambios introducidos, que se puso a disposición de las empresas a finales de verano.

Tras un intenso trabajo por parte de las empresas navieras y la Administración durante los meses de julio y agosto, la plataforma telemática está técnicamente preparada y terminada desde principios de septiembre. No obstante, debido a problemas relacionados con el cumplimiento de la Ley de Protección de datos, el servicio no está aún plenamente operativo.

Ante esta situación, y dados los trastornos que el cambio normativo ha supuesto para las empresas navieras, con fecha 13 de septiembre enviamos una carta a la Secretaria General de Transportes, con copia al Director General de Marina Mercante, en la que hacíamos también referencia a dos asuntos de especial relevancia que agravan aún más el problema.

- La subvención a los pasajeros residentes, en el caso del transporte marítimo, está compuesta por un 25% de subvención de la Administración Central y un 25% de la Autonómica, sujetas a diferentes reglamentaciones.

Como ya se informó, en el mes de junio se nos sometió a informe un Proyecto de Decreto del Gobierno Canario por el que se regula el régimen de bonificaciones al transporte marítimo regular interinsular e intraindular de residentes en Canarias. Este Proyecto introduce varios elementos que separan el régimen nacional del autonómico, en concreto establece que será suficiente que los pasajeros presenten su DNI si en el mismo figura el domicilio que da derecho a bonificación, debiendo aportar un certificado expedido por el ayuntamiento de residencia sólo en caso de que no fuese así. Se realizaron las oportunas alegaciones a la Directora General de Transportes de Canarias, y desde la DGMM nos confirman que el Ministerio de Fomento ya ha instado a la CCAA para que la redacción final del Decreto sea lo más coincidente posible con la normativa estatal.

- La exigencia únicamente a las empresas navieras, y no a las compañías aéreas, de conservar fotocopia de los certificados de residencia, cuyo coste en tiempo y dinero deben además asumir las propias empresas. Esto, junto con la falta de seguridad, hasta el último momento, de si estaría o no en funcionamiento la plataforma para realizar telemáticamente la verificación ha motivado las quejas de los pasajeros residentes y continuos y sensibles retrasos en las salidas de los buques, con el consiguiente deterioro en la calidad del servicio y desprestigio para las navieras frente a todos los viajeros, residentes o no. En consecuencia, pedíamos se eximiese a las navieras de conservar la copia del certificado.

Con fecha 24 de septiembre recibimos una respuesta de la DGMM en contestación a las quejas planteadas, en la que se nos informaba de que, dado que el RD 1316/2001, que regula el procedimiento, ya exigía a las navieras conservar una fotocopia del documento de identidad, se entendía que el cambio normativo de la LPGE 2012 no ha eliminado la citada exigencia. En consecuencia, el procedimiento va a seguir como hasta el momento, esperando que, en el momento en que la plataforma se ponga en marcha, los problemas se solucionen. Por otra parte, se nos indicaba que no se tenía conocimiento de que se hubiesen producido retrasos ni problemas importantes.

En ese mismo momento nos pusimos en contacto telefónico con la DGMM (D. José Manuel Piñero – Subdirector de Coordinación), quien nos indicó que ya se habían solucionado los problemas relacionados con la protección de datos y tenían el visto bueno del INE y del Ministerio para poner en marcha el sistema informático, que era ya inminente.

Se informará al Comité Directivo de cualquier novedad relacionada con este asunto.

#### **4. Convenio sobre el trabajo marítimo de la OIT (MLC 2006).**

##### **4.1 Cumplimiento de las condiciones para su entrada en vigor.**

Desde la última reunión de este Comité Directivo, el MLC 2006 ha sido ratificado por dos Estados más, Singapur y Rusia, este último el pasado 20 de agosto, por lo que, siendo ya 30 los Estados signatarios, en esa fecha se cumplieron las condiciones para que entre en vigor, el 20 de agosto de 2013.

Como saben, la entrada en vigor de este Convenio va a suponer que ciertas normas laborales nacionales deban adaptarse al mismo.

Especial relevancia tienen las responsabilidades establecidas en el Convenio a cada Estado parte con respecto a los buques que enarbolan su pabellón, ya que para su cumplimiento y control se deben establecer unos sistemas eficaces de inspección y certificación de las condiciones establecidas en aquel. Para ello los Estados deben exigir que todos los buques lleven a bordo y en vigor:

- Un certificado de trabajo marítimo: que acreditará que las condiciones de trabajo y vida de la gente de mar a bordo de los buques han sido inspeccionadas y cumplen lo establecido en la legislación nacional y, como mínimo, lo dispuesto por el MLC 2006.
- Una declaración de conformidad laboral marítima (DCLM): que recogerá el listado de normas y disposiciones nacionales a través de las que se aplica lo establecido en el Convenio (parte I) y describirá las medidas establecidas por la empresa naviera para garantizar el cumplimiento de las mismas (parte II de la declaración).

#### **4.2 Actuaciones a llevar a cabo por ANAVE.**

- La DGMM nos ha pedido que aportemos una propuesta de contenido del DCLM, a partir del modelo que incluye el propio Convenio, teniendo en cuenta las especificaciones que actualmente establece la LPEMM y resto de normas nacionales con respecto a la contratación de tripulantes extranjeros o de tripulantes nacionales y comunitarios.
- Del 3 al 5 de octubre Dña. Elena Seco tiene previsto asistir al curso oficial sobre este Convenio, organizado por la OIT en Turín (Italia) y del que les informamos en nuestra circular de fecha 4 de julio y ref. 43/2012/DM.
- En contacto con la DGMM, está previsto organizar una jornada práctica de trabajo con la Administración y los sindicatos sobre el detalle de su puesta en marcha. Entendemos que el momento más adecuado para ello sería una vez la Administración tenga completamente definido cómo se va a poner en vigor el Convenio (quien va a realizar las inspecciones o emitir los certificados; cómo va a ser su DMLC, etc...). Sin embargo, intentaremos que se celebre no más tarde de febrero, para que queden al menos 6 meses respecto al 20 de agosto y las empresas tengan así tiempo para adaptarse.
- Acciones de formación: Tenemos previsto incluir en el Plan de formación de ANAVE para 2012 alguna acción formativa sobre este Convenio y dar la máxima prioridad al mismo para el Plan de 2013. Sin embargo, dadas las restricciones presupuestarias, a día de hoy no sabemos todavía si recibiremos subvenciones para ello.

En todo caso, aunque finalmente no hubiese subvenciones para formación o los fondos fuesen muy exiguos, si existiera interés por parte de las empresas, se podría organizar con alguna Sociedad de Clasificación alguna actividad formativa, intentando que al impartirse a través de ANAVE para un número relativamente elevado de personas, pueda resultar a un coste reducido. Se consultará al Comité Directivo sobre el interés de las empresas sobre esta posibilidad.

Por último, y como ya les informamos (ver circular de 27 de marzo y Ref.: UE 2/2012/EC), la Comisión Europea presentó dos propuestas legislativas:

- Propuesta de modificación de la Directiva 16/2009 sobre control de los buques por el Estado rector del puerto (PSC), para incluir las inspecciones en materia del propio Convenio MLC 2006.
- Propuesta de nueva Directiva sobre obligaciones del Estado de abanderamiento para hacer cumplir la Directiva 13/2009 (por la que se aplica el Acuerdo suscrito entre ECSA y la federación sindical ETF sobre el CTM-2006), y se modifica la Directiva 1999/63/CE (sobre otro acuerdo, suscrito igualmente por ECSA y ETF, sobre ordenación del tiempo de trabajo de la gente de mar).

Hasta el momento no se ha recibido comunicación alguna sobre la tramitación de alguna de las propuestas citadas.



## 5. Adopción definitiva de la Directiva sobre contenido de azufre de los combustibles marinos.

El 11 de septiembre, el Parlamento Europeo, por 606 votos a favor, 55 en contra y 13 abstenciones, adoptó una Directiva, acordada con el Consejo, que *“introduce en la legislación europea los límites a las emisiones de azufre adoptados por la OMI”*, en referencia al Anexo VI del Convenio MARPOL. Su adopción formal por el Consejo está prevista para octubre y entrará en vigor a los 20 días de su publicación en el Diario Oficial de la UE. Una vez entre en vigor, los Estados miembros dispondrán de un plazo máximo de 18 meses para cumplir las normas de la Directiva revisada.

Concretamente, la Directiva aprobada establece que el máximo contenido de azufre en los combustibles para buques pasará en **2020** del 3,5% al **0,5%**. Las zonas europeas de control de emisiones (Mar Báltico, Mar del Norte y Canal de la Mancha) deberán cumplir límites más estrictos, de forma que el contenido de azufre en el combustible se reducirá desde el 1% actual al **0,1% en 2015**. Estos límites podrán alcanzarse mediante combustibles menos contaminantes u otros métodos alternativos como las depuradoras de gases de escape.

ECSA ha valorado muy positivamente que **esta Directiva se alinea casi plenamente con la normativa internacional de la OMI** y, por lo tanto, a diferencia de la propuesta presentada por la Comisión, no añade normas europeas diferentes. La única diferencia importante es que el límite general se reducirá en la UE del 3,5% al 0,5% en 2020 en todo caso, mientras que en el Anexo VI de MARPOL establece que será en 2020 o 2025, en función del resultado de un estudio sobre disponibilidad que la OMI debe terminar en 2018.

Se hace así compatible la mejora de la calidad del aire con la máxima uniformidad internacional de la normativa marítima. Asimismo, se reafirma la autoridad de la OMI para regular el sector marítimo, incluso en materias tan complejas y tan controvertidas como ésta, alejando el riesgo de una regulación regional de la misma por la UE.

## 6. Propuestas para la mejora de la competitividad del Registro Especial de Canarias.

Como ya tuvimos ocasión de informarles, la DGMM está trabajando en un Plan Estratégico para promover la competitividad del REC y en la reestructuración de la Administración Marítima, para poder ampliar las delegaciones en las Sociedades de Clasificación. Para ello han solicitado que desde ANAVE, se envíen las propuestas que consideremos estarían encaminadas a tal fin.

Entre las propuestas que, una vez sean aprobadas por este Comité Directivo, entendemos deben plantearse están:

- La reforma del Reglamento de la Ley Orgánica 4/2000, aprobado por el RD 557/2011, para facilitar el enrole de tripulantes extranjeros en buques del REC, tal y como se acordó en la última reunión del Comité Directivo. Esta reivindicación ya fue planteada tanto a la DGMM como a UGT-Mar en una reunión mantenida en el mes del junio, de la que ya les informamos oportunamente, y que acompañamos de nuevo a estas notas como **Anexo I**, para mayor comodidad. A nuestro entender, las medidas propuestas en este documento deberían adoptarse para la mejora del REC, por lo que insistiremos en que sean consideradas.
- Revisión de la normativa sobre tiempos de descanso a bordo, con motivo de la entrada en vigor del CTM 2006, en 2013, y de las Enmiendas de Manila al Convenio Internacional sobre Normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (STCW 1978) el pasado 1 de enero. En concreto, ambas normas recogen unas reglas muy similares sobre jornadas de trabajo y descanso, a fin de lograr la necesaria uniformidad interna-

cional. Por ello, tanto para reforzar la competitividad del REC como para adaptar la normativa española a estas nuevas normas, cabría solicitar la revisión de la normativa española sobre jornada de trabajo y descanso de la gente de mar (RD 285/2002, de 22 de marzo por el que se modifica el RD 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo). Para materializar esta posibilidad, que ya fue planteada por una empresa asociada en la última reunión del Comité Directivo, hemos elaborado la propuesta que adjuntamos como **Anexo II** a estas notas.

## **7. Embarque de alumnos en prácticas.**

Tal y como les anunciamos oportunamente, la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2012 recoge de nuevo la subvención por importe de 100.000 € que ANAVE recibe en nombre de sus empresas asociadas, para coadyuvar con los gastos que éstas asumen por la formación de estos nuevos profesionales.

El Convenio para la concesión directa de esta subvención ya fue firmado junto con la DGMM el 5 de marzo, basado en la prórroga presupuestaria acordada por el Gobierno y que mantenía la citada subvención.

El procedimiento es similar al de años anteriores: para generar derecho a subvención, los alumnos deberán estar embarcados al menos 90 días naturales ininterrumpidos (salvo transbordos de 3 días de duración como máximo) entre el 1 de enero y el 30 de noviembre de 2012, teniendo preferencia absoluta para el cobro los embarques realizados en buques dados de alta en ANAVE. Para acreditar la condición de alumno y el embarque realizado, las empresas nos deberán remitir:

- Documento original de la solicitud de la subvención, firmado por un representante de la empresa naviera (uno sólo por el importe total que corresponda a cada empresa y que les notificaremos oportunamente).
- Para cada embarque, original del Certificado de la empresa naviera establecido en la Orden de 21 de junio de 2001 debidamente refrendado por el Capitán del buque o la DPA de la empresa según el Código ISM.
- Copia del resguardo de matrícula, expediente académico, certificado de la Secretaría del centro etc.

La única **novedad** es que ya no será necesario adjuntar copia de la libreta o rol de navegación.

Dado que el 30 de noviembre termina el plazo válido para los embarques y que éstos deben durar al menos 90 todos días, los alumnos que vayan a generar derecho a la subvención ya deben haber embarcado. Por ello, y teniendo en cuenta que posteriormente contaremos con muy pocos días para recopilar la documentación antes indicada, recomendamos a las empresas que nos vayan haciendo llegar, con la mayor antelación posible, la documentación antes indicada. De esta forma esperamos poder evitar problemas de última hora.

## **8. Asuntos varios.**

### **8.1. Plan de gestión de la eficiencia energética**

Como hemos venido informando a las empresas, el 1 de enero de 2013 entra en vigor el capítulo 4 del Anexo VI de MARPOL sobre eficiencia energética que, en su regla 22, obliga a llevar a bordo un Plan de Gestión de la eficiencia Energética a partir del primer reconocimiento intermedio o de renovación del Certificado Internacional de Prevención de la Contaminación Atmosférica que se produzca el 1 de enero de 2013 o posteriormente.

En diciembre de 2011, por acuerdo del Comité Directivo, se formó en ANAVE un Grupo de Trabajo sobre Eficiencia Energética, con el objetivo de elaborar un modelo de Plan que fuera lo suficientemente amplio y flexible como para que sirva a la mayoría de empresas para elaborar el suyo propio.

Este Grupo se reunió por primera vez en enero de 2011 y posteriormente, en marzo, se circuló un Borrador de índice de medidas a incluir en el Plan de Gestión de la Eficiencia Energética (ref: SMA 15/2012/ES), con una lista de posibles medidas a incluir dentro del Plan.

Como paso siguiente, se acordó elaborar una lista exhaustiva de parámetros a recopilar durante la operación del buque con vistas a elaborar un borrador de procedimiento de evaluación de las medidas implantadas. Para ello se circularon un listado de parámetros pidiendo a las empresas su contribución sobre otros posibles datos a recopilar o sobre el interés de los indicados. Sólo una empresa asociada contestó a esta solicitud.

A petición de algunas empresas, ANAVE está ahora elaborando un borrador de Plan de Gestión de la Eficiencia Energética apoyado en diferentes ejemplos publicados tanto por la OMI (MEPC 62/INF.10) como por diversas Sociedades de Clasificación y que esperamos poder discutir con las empresas interesadas en una reunión a lo largo del mes de octubre.

Nos serviría de gran utilidad poder contar con Planes ya elaborados o en fase de elaboración, a los que tengan acceso las empresas, ya sea directamente o a través de sus matrices, por lo que les agradeceríamos que si fuera el caso nos los pudieran facilitar como documentación de trabajo.

## **8.2. Reglamento sobre Derechos de los Pasajeros.**

Mediante la Circular de 1 de agosto y referencia UE 6/2012/EC, les recordamos que el próximo 18 de diciembre entrará en vigor el Reglamento (UE) nº 1177/2010 sobre los derechos de los pasajeros que viajan por mar y por vías navegables y por el que se modifica el Reglamento (CE) no 2006/2004.

Este Reglamento establece nuevas responsabilidades para los transportistas, agencias de viaje y operadores turísticos en caso de interrupción y/o cancelación del viaje, así como derechos de información y reclamación para los pasajeros, y otros específicos para las personas con discapacidad y de las personas con movilidad reducida.

El Reglamento exige también que cada Estado miembro designe un organismo (nuevo o ya existente) como responsable de la ejecución del mismo en lo que se refiere a los servicios de pasaje y cruceros a partir de puertos situados en su territorio y a los servicios de pasaje hacia dichos puertos a partir de un tercer país. Según nos han informado desde la DGMM, será previsiblemente el Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad, y en concreto los organismos de consumo, los encargados de velar por el cumplimiento del mismo.

Precisamente, hemos tenido conocimiento de que, tomando como base la normativa sobre consumo, algunas empresas navieras vienen siendo sancionadas en los últimos años por retrasos o cancelaciones en los viajes, por los organismos de consumo de las CCAA. Con la entrada en vigor del Reglamento el número de denuncias por parte de los pasajeros podría aumentar, y por tanto el número de sanciones por parte de la Administración, ya que el propio Reglamento contempla que los Estados miembros determinen el régimen de sanciones aplicable y que adopten cuantas medidas sean necesarias para garantizar su aplicación.

Actualmente las competencias en materia de consumo están transferidas en la mayoría de los casos a las CCAA, que cuentan con normativa propia. Esta falta de uniformidad entendemos que generará cierta inseguridad jurídica, ya que las sanciones podrán imponerse

tanto en la CCAA de salida como de destino en caso de, por ejemplo, un retraso. Lo lógico sería contar con un solo organismo nacional de ejecución, solicitud que, entendemos, debe ser planteada a la Administración.

Por otra parte, la finalidad del Reglamento es reconocer los derechos de los pasajeros y asegurar que son respetados. Un retraso o cancelación no se debería considerar per se un incumplimiento del Reglamento, que sólo se produciría si la naviera no atendiese o compensara a los pasajeros de la forma prevista en el mismo.

Y, por otra parte, cabe argumentar que las actuales normas de las CCAA que sirven como base legal a las sanciones que éstas imponen deben ir, lógicamente, dirigidas también a defender los intereses de los pasajeros. Ahora bien, se podría entender que el nuevo Reglamento (como es sabido, de aplicación directa en todos los Estados miembros) establece un marco unificado en la UE para definir y proteger tales derechos, de modo que las normas autonómicas existentes podrían decaer automáticamente. Estamos estudiando la viabilidad de utilizar esta argumentación en caso de nuevas sanciones.

En todo caso, es fundamental que las empresas afectadas se aseguren de poder estar, en la fecha de entrada en vigor (18 de diciembre) en condiciones de cumplir el nuevo Reglamento.

### **8.3 Formalidades informativas exigibles a los buques.**

El 22 de septiembre, se publicó en el BOE el RD 1334/2012 sobre las formalidades informativas exigibles a los buques mercantes que lleguen a los puertos españoles o que salgan de éstos, que entró en vigor al día siguiente de su publicación.

El citado RD incorpora a nuestro ordenamiento jurídico la Directiva 2010/65/UE y no impone nuevas obligaciones de información a los buques. No obstante, introduce un nuevo procedimiento de notificación, del que cabe destacar:

- El capitán del buque debe presentar a la autoridad portuaria en formato electrónico las formalidades informativas:
  - al menos 24 horas antes de la llegada a puerto, o
  - en el momento en que el buque abandone el puerto de procedencia, si el viaje es inferior a 24 horas, o
  - en cuanto se disponga de la información, si se desconoce el puerto de escala o si éste se modifica en el transcurso del viaje.
- La Autoridad Portuaria comunicará la información a Puertos del Estado, que la introducirá en el sistema SafeSeaNet español, e-Customs, etc., poniéndolo a disposición de los órganos y entidades competentes, Estados miembros y EMSA.
- Los buques en tráfico intracomunitario están exentos de la obligación de transmitir las formalidades informativas.
- Hasta el 19 de mayo de 2013, las notificaciones en relación con las mercancías peligrosas se podrán cumplimentar en un formato distinto al que se requiere para la transmisión electrónica de datos.

La DGMM nos consultó el borrador de este RD y trasladamos nuestra conformidad con el mismo al no recibir observaciones por parte de las empresas.

Pueden consultar información adicional en la circular SMA 40/2012/ EC.

#### **8.4 Ley General de la Navegación.**

El Proyecto de LGNM sigue en proceso de estudio por parte del grupo de trabajo creado a instancias del Ministerio de Justicia, y del que ANAVE forma parte. Recientemente hemos recibido un nuevo texto, en el que se han tratado de ajustar todas las modificaciones que se fueron acordando en reuniones anteriores, y que recoge algunas de las propuestas de enmienda presentadas por ANAVE. Entre las modificaciones más destacadas señalamos:

##### **De las propuestas formuladas por ANAVE:**

- Se ha aceptado utilizar el término dotación en lugar del de tripulación en todo un Capítulo de la ley, evitando la confusión terminológica existente, y adecuando el texto con la normativa nacional e internacional existente. En particular, la definición de dotación será equivalente a la de Gente de Mar del convenio de la OIT.
- Se ha reconocido que el puesto del Capitán se basa en una relación de especial confianza con el armador, remitiéndose a la legislación laboral que corresponda para el caso de conflicto, y se elimina el derecho a que ocupen un puesto inferior en caso de cese del mismo.
- Con respecto a los contratos de transporte marítimo de mercancías en régimen de conocimiento de embarque, se ha aceptado nuestra propuesta de que se incluya que la responsabilidad del porteador y no sólo los contratos en sí, deberán regirse por el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque de 1924 y sus Protocolos.
- Se ha eliminado el artículo correspondiente a los derechos de los pasajeros, ya que los mismos a partir del próximo 31 de diciembre se regularán por Reglamento (CE) nº 392/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de aplicación directa en los Estados miembros.

##### **Adicionalmente:**

- Supresiones a instancias de Fomento y que han afectado a diversas remisiones que se hacían en materia de remoción de buques.
- Modificaciones en materia de seguro marítimo, tanto a instancia de la Dirección General de Seguros como de UNESPA, incluidos ahora en el grupo de trabajo, y con lo que se va a tratar de manera especial la posibilidad de acción directa frente a los Clubes de P&I.
- También se han presentado observaciones por parte de la Dirección General de Industria y de la PYME del Ministerio de Industria, Energía y Comercio, en lo que se refiere al contrato de construcción de buques.
- La Asociación Nacional de Empresas Náuticas (ANEN) quiere introducir algunos preceptos que recojan las especialidades del llamado “charter náutico”.

El día 5 de octubre está prevista una nueva reunión a la que asistiremos, y en la que insistiremos en la necesidad de incluir nuestras enmiendas que no han sido recogidas por el momento en el texto. Asimismo, presentaremos algunas matizaciones a las modificaciones propuestas por Industria referidas a los contratos de construcción naval.

Por lo que se refiere el tratamiento de los contratos de explotación del buque, punto también controvertido, creemos que, sin necesidad de incluir una regulación exhaustiva y detallada, sería conveniente destacar la especificidad del contrato de transporte de mercancías bajo conocimiento de embarque, frente a los contratos de fletamento.

## **8.5 Proyecto de RD sobre Reglamento 392/2009 sobre responsabilidad de los transportistas de pasajeros. Coberturas de seguro.**

Como saben, el próximo 31 de diciembre entrará en vigor el Reg. 392/2009 sobre la aplicación del Convenio de Atenas (responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente) enmendado por el Protocolo de 2002, de la reserva y de las directrices para la aplicación del Convenio de Atenas aprobadas por el Comité jurídico de la OMI el 19 de octubre de 2006 (“las directrices de la OMI”).

En un primer momento, previa consulta a las empresas asociadas, solicitamos a la DGMM un aplazamiento en la aplicación, según prevé el propio Reglamento, para los tráficos de cabotaje, en el caso de los buques de pasaje de clase A, hasta el 31 de diciembre de 2016, y en el caso de los buques de tipo B, hasta el plazo máximo permitido, esto es, hasta el 31 de diciembre de 2018.

Posteriormente, la DGMM nos envió a consulta el Proyecto de referencia y hemos considerado el mismo adecuado al Reglamento 392/2009 y a los intereses de nuestras empresas navieras. Como única sugerencia, hemos propuesto que se recoja la posibilidad de que el certificado de cumplimiento (ver párrafo siguiente) pueda ser expedido no sólo por la DGMM sino también por las organizaciones reconocidas por la Autoridad marítima española, tal y como establece el art. 4 bis 3. a) del Anexo I del Reglamento 392/2009. Esto podría permitir reducir los tiempos de espera para la obtención de dichos certificados.

Estamos a la espera de recibir el texto definitivo, aunque tenemos confirmación de que los plazos para la aplicación moratoria del Reglamento han sido aceptados.

### **Coberturas de seguro**

El Reglamento 392/2009 establece un régimen de responsabilidades y coberturas de seguro para el transporte de pasajeros. Los buques matriculados en un Estado Parte, o que entren o salgan de un puerto de un Estado miembro, y autorizados a transportar más de 12 pasajeros, deberán tener un seguro que cumpla los requisitos del Reglamento, y deberán llevar a bordo un certificado emitido por un Estado miembro que asegure que dicho seguro se encuentra en vigor.

Los Clubes de P&I del Grupo Internacional (GI) han acordado que serán ellos los que emitirán las “Blue Cards” para la cobertura de riesgos no de guerra, que permitirá que los armadores puedan solicitar la emisión del certificado correspondiente en un Estado miembro, antes del 31 de diciembre, asegurando además que todas las responsabilidades derivadas de los riesgos no de guerra serán cubiertas por el fondo del GI y sus acuerdos de reaseguro, hasta el límite de 2 millones de dólares.

Las “Blue cards” no se exigirán a buques con pabellón no comunitario o que no hagan escala en un puerto de la UE, ni a aquellos que sólo operen en las aguas interiores de un Estado miembro.

El Reglamento entrará en vigor unas 7 semanas antes de que comience el periodo de cobertura de los Clubes de P&I para 2013/2014. Las tarjetas se emitirán por tanto para el periodo que va desde el 31 de diciembre de 2012 hasta el 20 de febrero de 2013, debiendo emitirse una nueva tarjeta en esa fecha, que deberá renovarse anualmente.

Los Clubes emitirán las “Blue cards” en formato electrónico (PDF) para que puedan ser fácilmente remitidas a la autoridad competente para la emisión del correspondiente certificado, por lo que habrá que confirmar con la DGMM que efectivamente van a ser aceptadas también en este caso.

Los armadores también deberán obtener una “Blue card” para los riesgos de guerra, que deberá ser emitida por una compañía de seguros u otro proveedor de garantías financieras que garantizará la responsabilidad por lesiones y muerte de los pasajeros, y que surjan de los actos de guerra y el terrorismo. La forma y el procedimiento para emitirlas de están recogidos en las Directrices de la OMI de 2006. En los últimos meses se ha debatido si el GI cubriría estos riesgos, generalmente excluidos de sus coberturas y acuerdos de reaseguro. No ha habido acuerdo entre los Clubes, por lo que **seguirán excluidos**, aunque continúan a examinando alternativas destinadas a garantizar que los miembros están en condiciones de cumplir con los requisitos del Reglamento.

Para más información, consultar las circulares de referencia UE 3/2012/EC23 de 2 de abril y UE 5/2012/EC 24 de mayo de 2012

### **8.6 Actualización de cartas náuticas sobre protección marítima.**

En septiembre, la Oficina Hidrográfica del Reino Unido publicó 3 cartas náuticas sobre protección marítima que se centran en la planificación de la lucha contra la piratería en las zonas del Mar Rojo, Golfo de Adén, Mar Árabe, Golfo Pérsico y Mar Mediterráneo.

Desde la citada Oficina, se ha recomendado que dichas cartas se utilicen junto con las cartas de navegación comunes cuando los buques naveguen por las zonas indicadas y se mantengan actualizadas con la última información esencial de seguridad para la navegación.

De este asunto se les informó con detalle mediante la circular SMA 39/2012/ AB.

### **8.7 Aclaración sobre el sellado de los enroles en la Libreta de Identificación del Marino (DIM).**

A finales de agosto, la DGMM nos informó de que se seguían produciendo dificultades al sellar los enroles en la nueva Libreta de Identificación del Marino (DIM), ya que en muchos casos el sello de la Capitanía y el del buque se colocan en la misma casilla, generando una saturación incomprensible de sellos en la libreta.

Para conseguir una uniformidad a la hora de realizar el sellado por ambas partes y para que en ningún caso haya 2 sellos en la misma casilla, la DGMM ha recomendado que las empresas sigan las siguientes pautas:

- **Sello de la Capitanía Marítima:** se pondrá en las casillas en las que se cumplimenta la “Fecha”, “Puerto” y “Puesto”, tanto para el enrole como para el desenrole.
- **Sello de la Compañía:** se pondrá en las casillas en las que se rellena la “Firma del Capitán”, tanto para el enrole como para el desenrole.

Para ampliar información sobre este asunto, les remitimos a las circulares de ref. SMA 35-38/2012/ AB, de 11 de junio y 12 de septiembre respectivamente.

### **8.8 Convocatoria de pruebas de conocimiento general para la capacitación como práctico.**

El 27 de agosto se publicó en el BOE una Resolución de la DGMM, por la que se convocaron pruebas de conocimiento general para el reconocimiento de la capacitación profesional para prestar servicios portuarios de practica, de la que les informamos mediante la circular SMA 37/2012/AB, de 6 de septiembre, por si alguna empresa asociada tuviera interés en que sus capitanes obtuviesen dicha habilitación para acceder a la exención de practica por esa vía.

Asimismo, en nuestra circular recordamos a las empresas que la nueva redacción dada por el art. 126 del Texto Refundido de la LPEMM, establece que **no existe limitación en el número de candidatos que puedan superar las pruebas de habilitación como prácticos** y que el art.75.2 modificado establece, con carácter general, que estarán exentos de la utilización del servicio de practicaje “...*aquellos buques cuya tripulación incluya un capitán que haya ejercido, incluso interinamente, como práctico en el puerto de que se trate, o bien haya superado las pruebas de habilitación teóricas y prácticas en dicho puerto*”.

## **9. Ruegos y preguntas.**