



REUNIÓN DEL COMITÉ DIRECTIVO DE ANAVE

Jueves, 5 de febrero de 2015, 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. Reuniones con el Secretario de Estado de Infraestructuras, Vivienda y Transportes.
 - 2.2. Reunión plenaria del *European Sustainable Shipping Forum*.
 - 2.3. Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios. Reunión plenaria y grupos de trabajo.
 - 2.4. Reuniones en SPC-Spain.
 - 2.5. Asamblea de GASNAM.
 - 2.6. Tribunal de Luxemburgo. Sentencia sobre la legislación española de estiba y rechazo del recurso de Holanda sobre el nuevo *Tax Lease* español.
 - 2.7. Participación en otras jornadas y reuniones.
3. Acto de presentación del Informe 2/2014 de ANAVE sobre Seguridad y Medio Ambiente, con asistencia del Director General de la Marina Mercante:
 - 3.1. Plan Lista Blanca, inspecciones MOU París,
 - 3.2. Convenio de gestión de aguas de lastre.
4. Directiva sobre límites al contenido de azufre en los combustibles marinos:
 - 4.1. Entrada en vigor.
 - 4.2. Decisión de la Comisión sobre inspecciones a buques en cumplimiento de la misma.
5. Jornada prevista en SINAVAL. Bilbao, 12-22 abril. Avance de programa.
6. Subvención por embarque de alumnos. Mejoras en el convenio entre ANAVE y el Ministerio de Fomento para 2015.
7. Asuntos varios.
8. Ruegos y preguntas.

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

La última reunión del Comité Directivo tuvo lugar el día 27 de noviembre. Se adjunta a estas notas el borrador de acta de la misma.

Se propondrá su aprobación.

2. Novedades habidas y gestiones realizadas:

2.1. Reuniones con el Secretario de Estado de Infraestructuras, Vivienda y Transportes.

El día 9 de diciembre, el presidente de ANAVE y una delegación de la Comisión Permanente, se entrevistaron en el Ministerio de Fomento con el Secretario de Estado de Infraestructuras, Vivienda y Transportes, D. Julio Gómez-Pomar, reunión en la que estuvo también presente D. Carlos Ibarz del Olmo, técnico asesor de su gabinete.

Esta reunión había sido solicitada por el presidente de ANAVE cuando se produjo el nombramiento del Secretario de Estado, con el fin de “*presentarle datos sobre la evolución reciente de la marina mercante española y propuestas para potenciar el Registro Especial de Canarias*”. En la misma, los representantes de ANAVE hicieron entrega de un documento sucinto, que se adjunta a estas notas para información de las empresas y en el que se proponen 4 medidas concretas de orden laboral y 4 de orden técnico, insistiendo en que las mismas no tendrían coste presupuestario alguno.

El Secretario de Estado agradeció las propuestas e indicó que, dado que las actuaciones de índole laboral deberían contar con la aprobación del Ministerio de Empleo, sería muy útil disponer también de información sobre las razones por las que resulta conveniente disponer de flota mercante de pabellón español.

Posteriormente, el 22 de enero, fue el Secretario de Estado quien convocó a ANAVE, junto con representantes de empresas navieras que prestan servicios de pasaje, con el fin de tratar sobre los “*Políticas de las compañías marítimas para 2015*”. A la misma también asistieron la Secretaria General de Transportes, Dña. Carmen Librero, y el Director General de la Marina Mercante, D. Rafael Rodríguez Valero.

En esta reunión se trató, entre otros asuntos, sobre la evolución reciente de los precios del crudo de petróleo y la forma en que ésta incide en los precios de los combustibles marinos y en los costes de las empresas navieras.

Adicionalmente, ANAVE recordó el documento entregado en la reunión reiterando su disponibilidad para tratar en detalle las propuestas contenidas en el mismo con el Ministerio.

En la reunión se informará sobre contactos posteriores mantenidos sobre este asunto.

2.2. Reunión plenaria del *European Sustainable Shipping Forum*.

El pasado día 4 de diciembre, tuvo lugar en Bruselas la tercera reunión plenaria del *European Sustainable Shipping Forum* (ESSF), en la que D. Manuel Carlier participó en representación de SPC-Spain. El representante de la Administración española fue D. Juan Andrés Lecertúa, de la Capitanía Marítima de Castellón, dependiente de la DGMM.

Como es sabido, tras la primera reunión plenaria (noviembre 2013), se crearon varios grupos de trabajo que han venido funcionando en paralelo sobre:

- Aplicación de la Directiva

- Scrubbers
- I+D
- Financiación
- Competitividad

A propuesta de la Comisión, se acordó constituir un nuevo grupo de trabajo que asesorará a la Comisión en el proceso de revisión de la Directiva 2000/59/EC, sobre Instalaciones de Recogida de Residuos. Dado que el ESSF se creó inicialmente para tratar sobre la aplicación de la Directiva de azufre, la Comisión expuso que pretendía que se trataran también otros asuntos de sostenibilidad.

En consecuencia, D. Manuel Carlier propuso que se estudiase la posibilidad de crear también un grupo especial sobre la aplicación del Convenio de Gestión de Aguas de Lastre 2004, cuya entrada en vigor, que parece será próxima, podría tener un impacto muy negativo sobre los tráficos de SSS. Varios asistentes apoyaron esta propuesta, que la Comisión quedó en estudiar.

A continuación, cada uno de los grupos de trabajo presentaron sus informes de avance, conclusiones provisionales y propuestas de proseguir sus trabajos. En casi todos los casos, los informes se aprobaron prácticamente sin debate.

Los avances han sido relativamente importantes en los grupos de *Scrubbers* y de Aplicación de la Directiva, que pusieron claramente de manifiesto las abundantes lagunas aún existentes en la normativa.

En el grupo sobre *Scrubbers*, la principal preocupación es la posible colisión con la Directiva Marco sobre el Agua 2000/60/EU cuya transposición en algunos países se interpreta que prohíbe descargas de *scrubbers* de ciclo abierto en zonas costeras, estuarios, etc. Se está estudiando en profundidad este problema. Se pretende garantizar que quienes ya hayan invertido en equipos de este tipo no resulten perjudicados. Lo cierto es que estas incertidumbres, la falta de normas sobre recogida de residuos, etc. están dificultando las decisiones de inversión en *scrubbers*.

En el grupo de Implantación de la Directiva se informó de que los gobiernos y la Comisión, con el apoyo de EMSA, estaban a punto de concluir la redacción de unas pautas para los Estados miembros para las inspecciones en puerto, que se terminarían antes de fin de año. Por su parte, ECSA, junto con la International Chamber of Shipping (ICS) habían elaborado y dado a conocer unas pautas para los [armadores](#) y otras para los [gobiernos](#) sobre las operaciones de cambio de combustible de HFO a destilados, que pueden entrañar riesgos de caídas de planta. ANAVE las circuló en su momento y pueden descargarse en los enlaces anteriores. Como consecuencia, el grupo de implantación pidió una aplicación “pragmática” de la Directiva al menos en los primeros meses.

En general, todos los países ribereños de las SECAs, pero especialmente Alemania, Suecia y Dinamarca, se mostraron inflexibles con cualquier tipo de “pragmatismo” que pudiese entenderse como la no aplicación plena de la Directiva desde el primer momento.

De hecho, los tres Estados ya citados, junto con Bélgica y Holanda, informaron de que están haciendo pruebas con sistemas de detección de emisiones de azufre a distancia (*sniffers*) utilizando aviones, helicópteros, drones o instalaciones fijas en puentes o entradas de puertos.

El grupo sobre Financiación presentó el informe más extenso, pero con pocas contribuciones nuevas u originales. Se planteó la posibilidad de crear un Fondo para la transformación de buques (*retrofitting*) o bien un sistema de provisión de Garantías

financieras. Otros grupos que tampoco aportaron nada de especial interés fueron los de I+D y Competitividad.

El representante del gobierno de Grecia informó de que iban a notificar a la OMI que autorizaban a sus buques metaneros a utilizar en navegación en las ECAs un “sistema de equivalencia” quemando *boil-off* gas con una llama piloto de HFO de no más de 0,5% de azufre, según ha aceptado recientemente la Comisión.

La próxima reunión del Plenario tendrá lugar en junio de 2015.

2.3. Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios. Reunión plenaria y grupos de trabajo.

El 17 de diciembre tuvo lugar una reunión plenaria del Observatorio, en la que participaron D. Manuel Carlier, por SPC-Spain y Dña. Elena Seco, representando a ANAVE.

En dicha reunión se puso de manifiesto que este observatorio ya ha dejado de ser un experimento y empieza a navegar a velocidad de crucero. Hace pocos meses, abrió su página en internet (<http://observatorio.puertos.es>) en la que comienza a haber información de utilidad. Incluso en la sección de acceso público, se pueden localizar todas las licencias de prestación de servicios portuarios en todos los puertos de interés general, así como tener acceso a los estudios que se van produciendo por encargo del observatorio, que son ya varios y de notable interés, a medida que el Pleno los va considerando definitivos y aptos para su publicación, en este enlace.

En la reunión se presentaron en concreto tres estudios, todos aún en fase de desarrollo:

- *"Estudio de la Cadena de Costes para el Tráfico de Graneles Sólidos Agroalimentarios en Terminales Españolas"*, elaborado por la consultora TYRREL.
- *"Estudio de la Cadena de Costes para el Tráfico de Carga Rodada en Terminales Españolas"*, elaborado por IDOM.
- *"Estudio de costes de paso del contenedor por terminales internacionales del entorno de los puertos españoles"*, de la consultora británica Drewry, que compara los principales indicadores y los costes de las terminales de contenedores españolas con las más importantes de Alemania, Bélgica, Francia, Italia, Marruecos, Países Bajos y Reino Unido. Aunque sean aún preliminares, los resultados de esta comparación son interesantes: los costes totales por TEU son superiores en las principales terminales del Reino Unido (103 euros/TEU) y de Alemania (86 euros/TEU) que en el promedio de las terminales españolas (64 euros/TEU). Y ello a pesar de que los costes laborales en España (33 euros/TEU) son los más elevados de todos los analizados (ej. 32 euros/TEU en Alemania y 25 euros/TEU en Reino Unido y Países Bajos). Y es que los indicadores de aprovechamiento de las infraestructuras (TEU/Ha de suelo o TEU/metros de línea de atraque o TEU/grúa) son sensiblemente mejores en la media de los puertos españoles que en la media de los europeos analizados. Parece deducirse que si se racionalizase el coste de mano de obra, las terminales de contenedores españolas serían de las más competitivas de Europa.
- *"Análisis y conclusiones del estado del mercado de los servicios portuarios 2013"*, elaborado por la secretaría del observatorio, a partir de datos recibidos de las AAPP, en el que se analizan, puerto a puerto, todos los servicios y sus principales indicadores. Algunos de sus resultados son sorprendentes. Por ejemplo:
 - En promedio nacional, cada práctico presta 697 servicios/año, pero en Algeciras la media es de 2.092, en Valencia 1.175, en Barcelona 945, en Gijón 384 y en Bilbao 382.

- Respecto de los amarradores, en Barcelona figuran 74 operarios, en Bilbao 62, en Algeciras tienen suficiente con 45, mientras en Ferrol necesitan 44. Dividiendo el número de anual de servicios por el de amarradores, resulta una media nacional de 200 (como en cada servicio intervienen varias personas, este cociente sólo tiene un valor indicativo). Pero permite comparar que en Ferrol solo se prestan 23 servicios/operario/año, en Barcelona 120 y en Valencia 310. Los valores máximos aquí aparecen en Ceuta y Motril, con 668 y 627 servicios/amarrador/año, respectivamente.
- Algo similar ocurre con los remolcadores: hay 8 unidades en Bilbao, 6 en Algeciras y Ferrol y 5 en Valencia, resultando que en Algeciras cada remolcador hace 1.700 servicios/año, en Valencia 1.300 y en Bilbao sólo 300 (en el apartado de remolque, no aparecen datos de Barcelona).

Este primer informe contiene algunas inexactitudes, que habrá que ir puliendo, pero la publicación de estas cifras ya supone un ejercicio positivo de transparencia.

Para 2015, se acordó desarrollar los siguientes estudios:

- Cadena de costes de los graneles líquidos en terminales españolas.
- Cadena de costes para el Tráfico de Carga Rodada en terminales españolas, para vehículos en régimen de mercancía en buques "car carriers".
- Servicios técnico-náuticos (amarre, remolque y practica) en puertos extranjeros competidores de los españoles.
- Actualización del Estudio del Contenedor Nacional.

En resumen, el observatorio empieza a producir resultados visibles de los cuales, en buena lógica, cabe esperar que se vayan extrayendo consecuencias que mejoren progresivamente la eficiencia y el uso de los recursos en nuestros puertos.

El 29 de enero, Dña. Elena Seco representó a ANAVE en una reunión del grupo de trabajo que se ha constituido para identificar y validar los indicadores de los servicios portuarios. Los indicadores que ha propuesto inicialmente la Secretaría Técnica del observatorio son muy numerosos y definidos de forma no siempre precisa. En muchos casos, no se trata realmente de indicadores sino de datos a recabar y que permitirán obtener posteriormente un verdadero indicador que permita por un lado comparar puertos de características similares y, por otro, analizar la evolución con el tiempo en un mismo puerto. Se han dividido en 6 grupos:

- Indicadores de grado de competencia, como por ejemplo: número licenciarios por puerto y servicio; limitaciones al número de prestatarios; etc.
- Indicadores de actividad: buques atendidos por cada empresa prestadora y por tamaño; horas trabajadas por tipos de mercancía (estiba); etc.
- Indicadores de recursos: personal; embarcaciones; grúas, etc.
- Indicadores económicos: facturación de los distintos servicios por GT o tonelada de mercancía u otra unidad, según corresponda.
- Indicadores de calidad y seguridad: grado de satisfacción de los clientes; datos relativos a accidentes o incidentes; etc.
- Indicadores mixtos: número de servicios por práctico o pasajeros por empleado del servicio de pasaje; número medio de toneladas de mercancía cargada/descargada por estibador; etc.

Puertos del Estado ha contratado a la empresa consultora Delaware para crear una herramienta informática que permita analizar los indicadores y presentarlos de forma gráfica.

Cualquier sugerencia de las empresas sobre posibles indicadores a obtener será bienvenida.

2.4. Reuniones en SPC-Spain.

El día 15 de diciembre, en la sede de ANAVE, tuvo lugar una reunión de la Comisión ejecutiva de SPC-Spain. Entre otros aspectos, se analizaron los resultados económicos previstos para el cierre de 2014, que han sido bastante nivelados, pero positivos, mostrando una evolución positiva respecto de años anteriores. Para 2015 se prevé la baja de dos asociadas, una de ellas que ya la ha comunicado (Transfennica) y otra (LD Lines) que presumiblemente causará baja al haber interrumpido la Autopista del Mar que servía desde Gijón. Aún así se prevé un resultado nivelado si se consiguen patrocinadores para los principales actos, como ocurrió en 2014.

El día 22 de enero, también en la sede de ANAVE, tuvo lugar una reunión de la Junta Directiva de SPC-Spain, presidida por D. Manuel Carlier. Entre otros aspectos, en la misma:

- Se acordó por votación que la sede de la *Shortsea Europe Conference 2016* será Barcelona. Correspondía celebrarla en España y habían presentado candidaturas Barcelona y Valencia.
- Una de las navieras asociadas informó de que, gracias a la aplicación de la nueva instrucción sobre exenciones de practicaaje, ha podido obtener recientemente exenciones en varios puertos. Aunque no son aún ni plenamente satisfactorias, es un avance y supone un considerable ahorro de costes.
- Se acordó abrir un proceso electoral para la renovación de los cargos de la Junta Directiva, con vistas a una asamblea que se celebrará el día 11 de marzo. Se consultará al Comité Directivo sobre la conveniencia de que ANAVE se presente a la reelección por dos años más.

2.5. Asamblea de GASNAM.

El 20 de enero D. Manuel Carlier representó a ANAVE en una Asamblea General de GASNAM. Entre los asuntos tratados figura la transposición de la Directiva sobre la creación de una infraestructura para combustibles alternativos, para lo que se creó un grupo de trabajo que celebró su primera reunión el lunes 26 de enero.

En la misma, y dada la preocupación que el Ministerio de Industria ha trasladado a ANAVE en alguna ocasión sobre el contenido de dicha Directiva por el elevado coste para España que supondría el despliegue de las infraestructuras de transporte terrestres, ANAVE propuso que, si esto iba a dar lugar a un retraso en la transposición de la Directiva a la normativa española, se propusiera a la Administración una transposición por partes, comenzando por la infraestructura marítima, sobre la cual parece que existe acuerdo en promover. En todo caso, fue solo una primera reunión de toma de contacto.

2.6. Tribunal de Luxemburgo. Sentencia sobre la legislación española de estiba y rechazo del recurso de Holanda sobre el nuevo *Tax Lease* español.

Como les informamos en su momento, el pasado mes de diciembre se hizo pública la sentencia del Tribunal de Justicia de la UE (TJUE) que resolvía el recurso interpuesto por la Comisión Europea (CE) contra España, por el régimen legal establecido en la LPEMM para las empresas estibadoras. Tal y como solicitaba la CE en su demanda, el TJUE considera que la legislación española incumple el Tratado de la UE, siendo, en particular, contraria al principio de libertad de establecimiento. No obstante, no se exige a España que adopte ninguna medida concreta y, a pesar de que de la sentencia se deduce la obligación de modificar la legislación, no se impone ningún plazo específico.

Asimismo, ese mismo mes se hizo pública la sentencia del Tribunal General de la UE (TG) por la que se desestima la denuncia de la Asociación Holandesa de Industrias Marítimas contra el procedimiento de aprobación por la Comisión del nuevo sistema español de financiación de buques y otros bienes de equipo (*Tax Lease*) que había sido aprobado en noviembre de 2012. El TG entiende que el nuevo sistema no constituye una ayuda de Estado y cumple todas las normas de competencia europeas, por lo que no es necesario analizar su compatibilidad con el mercado común, contrariamente a lo que pretendían los demandantes.

Se informó en su momento de ambos asuntos mediante las circulares de fecha 11 de diciembre y referencias [UE 8/2014/EC](#) y [Eco. Fin. 8/2014/EC](#) respectivamente.

2.7. Participación en jornadas y reuniones.

- El 1 de diciembre, D. Manuel Carlier participó en una jornada sobre la Ley de la Navegación Marítima, organizada por la Revista de Derecho Marítimo en la sede del Colegio de Notarios de Madrid. El mismo día, Dña. Elena Seco y Dña. Araiz Basurko asistieron a una reunión de la Comisión Paritaria de Marina Mercante de la Fundación Tripartita para la Formación en el Empleo.
- El 3 de diciembre, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco se reunieron con D. Sergio Alart, del Bilbao Exhibition Centre, para tratar sobre la posible participación de ANAVE en la feria SINAVAL-2015.
- El 4 de diciembre, D. Manuel Carlier participó en la tercera Reunión Plenaria del *European Sustainable Shipping Forum*, celebrada en Bruselas. Ese mismo día, Dña. Elena Seco y Dña. Esther Celdrán se reunieron con D. Jorge Zaragozá, Subdirector General Adjunto de Coordinación y Gestión Administrativa en la DGMM, para entregar la documentación para la concesión de la subvención por embarque de alumnos 2014.
- El 9 de diciembre, el presidente de ANAVE, D. Adolfo Utor, y una delegación de la Comisión Permanente de la Asociación, fueron recibidos en el Ministerio de Fomento por el Secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, D. Julio Gómez-Pomar. A continuación tuvo lugar un almuerzo de trabajo de la Comisión Permanente.
- El 11 de diciembre, Dña. Elena Seco y Dña. Esther Celdrán se reunieron nuevamente con D. Jorge Zaragozá para dar por definitiva la liquidación de la subvención por embarque de alumnos 2014.
- El 15 de diciembre, D. Manuel Carlier presidió una reunión de la Comisión Ejecutiva de SPC-Spain en la sede de ANAVE.
- El 16 de diciembre, Dña. Esther Celdrán asistió al Consejo General del Instituto Social de la Marina.
- El 17 de diciembre, Dña. Elena Seco participó, en representación de ANAVE, en una reunión del Observatorio Permanente de los Servicios Portuarios, celebrada en Puertos del Estado. D. Manuel Carlier representó a SPC-Spain en la misma.
- El 15 de enero, D. Manuel Carlier se reunió con representantes de SAPROMIL en la sede de ANAVE.
- El 21 de enero, D. Manuel Carlier, Dña. Araiz Basurko y Dña. Elena Seco participaron en la presentación del Informe sobre normativa de seguridad medio ambiente 2/2014. El acto tuvo lugar en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales de Madrid y contó con la participación de D. Rafael Rodríguez Valero y varios de sus colaboradores, así como de varias sociedades de clasificación, empresas navieras y otras entidades marítimas.

- El 22 de enero, D. Adolfo Utor y D. Manuel Carlier se reunieron nuevamente con el Secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, Julio Gómez-Pomar y representantes de empresas navieras de transporte de pasajeros. Ese mismo día, D. Manuel Carlier presidió una reunión de la Junta Directiva de SPC Spain, en la sede de ANAVE.
- El 26 de enero, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco asistieron, en la sede de SERCOBE, a una reunión del Grupo de Trabajo de GASNAM para la transposición de la Directiva sobre la creación de una infraestructura para combustibles alternativos.
- El 27 de enero, Dña. Esther Celdrán asistió a la reunión de la Comisión Ejecutiva del Consejo General del Instituto Social de la Marina.
- El 28 de enero, D. Manuel Carlier ofreció en Sevilla una conferencia, como invitado a un almuerzo organizado por el Propeller Club de la ciudad, sobre *“Ayer, hoy y mañana de ANAVE y de la Marina Mercante española”*.
- El 29 de enero, Dña. Elena Seco participó en una reunión del Grupo de trabajo del Observatorio Permanente del Mercado de Servicios Portuarios, para la revisión de la propuesta de indicadores de los Servicios Portuarios

3. Acto de presentación del Informe 2/2014 de ANAVE sobre Seguridad y Medio Ambiente, con asistencia del Director General de la Marina Mercante:

El 21 de enero, en la ETSI Navales, ANAVE presentó su segundo Informe semestral de 2014 sobre Seguridad y Medio Ambiente que elabora el Gabinete de Seguridad y Puertos y en el que se recopilan las novedades normativas en el ámbito marítimo nacional e internacional en dicho campo.

A esta reunión asistieron 19 representantes de 12 empresas navieras asociadas, 4 Sociedades de Clasificación y representantes de otros organismos sectoriales. También participó el Director General de la Marina Mercante, que estuvo acompañado del Subdirector General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima de la DGMM, y varios colaboradores de su departamento. En total, asistieron unas 40 personas.

En la misma jornada se expuso una presentación del proyecto “SAPROMIL” (Sistema de Aprovechamiento de Capacidades Profesionales del Personal Militar) a cargo del Coronel D. Francisco Requeijo del Ministerio de Defensa. El objetivo de este proyecto es posibilitar la incorporación voluntaria de personal de las Fuerzas Armadas a otros ámbitos laborales distintos del militar. A través del portal de empleo: www.sapromil.es, se facilita el contacto entre posibles empleadores y candidatos (ofertas de empleo y CV de candidatos).

Para finalizar, la administración y las empresas debatieron la propuesta que la DGMM nos envió en el mes de octubre de incluir un nuevo procedimiento operativo en el Manual de Gestión de la Seguridad del buque, para que la compañía y el buque preparen las posibles inspecciones de Control por el Estado rector del Puerto (PSC) en puertos extranjeros.

3.1. Plan Lista Blanca, inspecciones MOU París.

La DGMM tenía interés en discutir directamente con las empresas la propuesta que nos consultó hace unos meses de elaborar un procedimiento y una lista de comprobación, para incluir en el Manual de Gestión de la Seguridad del buque, para que la compañía y el buque preparen las inspecciones de Control por el Estado rector del Puerto (PSC) en puertos extranjeros.

En el mes de noviembre, nos reunimos con la DGMM y les trasladamos verbalmente las objeciones que habíamos recibido por parte de las empresas sobre este asunto, y les propusimos una aplicación más lógica y flexible de esta medida.

En el debate con las empresas, la DGMM volvió a insistir en que la razón por la que han propuesto incluir el procedimiento operativo dentro del Código ISM es corresponsabilizar a las compañías en la tarea de llevar a cabo auto-comprobaciones periódicas, que las empresas generen su propia cultura de autocontrol, evitando que la presión de la inspección proceda de la Administración, lo que facilitaría flexibilizar el sistema de inspecciones del Plan Lista Blanca.

La DGMM reconoció que los resultados de las inspecciones de PSC han mejorado sustancialmente el año pasado (el porcentaje de deficiencias en 2014 se ha reducido un 47% con respecto al año anterior). Sin embargo, en las inspecciones del Plan Lista Blanca están observando un número de deficiencias mucho mayor, que no se reflejan en las inspecciones de PSC porque se corrigen antes de salir al extranjero.

Tras un debate que se prolongó durante más de un hora, la Administración se mostró flexible en su posición inicial de exigir la inclusión de un procedimiento operativo dentro del Código ISM, y se mostró abierta a buscar otras vías de auto comprobación.

Adicionalmente, propusimos promover desde ANAVE una jornada técnica, en la que participen funcionarios de la Administración y Sociedades de Clasificación, para facilitar a las empresas el establecimiento de un sistema de autoevaluación.

Estamos elaborando una lista de comprobación que incluya los elementos fundamentales a revisar en una inspección de PSC, que pueda servir de modelo a todas las empresas.

3.2. Convenio de gestión de las aguas de lastre.

El Convenio para la gestión del agua de lastre ha sido ratificado hasta el momento por 43 Estados que representan el 32,54% de las GT de la flota mercante mundial (es necesario cumplir el requisito del 35% para que entre en vigor). Las dos últimas ratificaciones se han producido en el mes de octubre por Japón y Turquía, y es posible que **entre en vigor en la primera mitad de 2016**.

El Convenio **no se aplica** a los buques que operen **únicamente en tráficos de cabotaje nacional**, salvo que el Estado en cuestión determine expresamente lo contrario. Como consecuencia, en relación con los tráficos de cabotaje en España, tanto en los tráficos en que no se salga de las aguas españolas como en los que se opere únicamente en aguas nacionales y Alta Mar (tráficos con Canarias), en principio no resulta de aplicación el Convenio.

Diferentes documentos sometidos al Subcomité de Prevención y Respuesta a la Contaminación (PPR) de la OMI, celebrado a mediados de enero, demuestran que varios Estados ya empiezan a darse cuenta de las dificultades que entraña la aplicación del Convenio, y proponen vías que flexibilicen su implantación.

Varios países (Croacia, Dinamarca, Singapur) y las asociaciones internacionales (ICS e INTERFERY) han propuesto a la OMI que se acepte que, en zonas que se hayan evaluado como “de igual riesgo”, dos o más gobiernos puedan acordar aplicar medidas diferentes a las del Convenio, por ejemplo, que se permita el cambio del agua de lastre o la descarga de lastre hasta un volumen determinado. ANAVE pidió a la DGMM que el representante de España en la OMI apoyara en la reunión del PPR esta propuesta, y así nos confirmaron varias fuentes que se había hecho finalmente.

En la reunión referida anteriormente, D. Julio de la Cueva, Subdirector de Servicios Técnico-Náuticos y MARPOL de Puertos del Estado, expuso las actividades que está desarrollando este organismo sobre las exenciones al Convenio de aguas de lastre de 2004.

A continuación, el Director General de ANAVE expuso las últimas novedades en relación a la entrada en vigor del Convenio, arriba referidas, y planteó a la Administración trabajar en una estrategia conjunta española en tres áreas de actuación:

- Estudios biológicos en los puertos, que éstos deberán ir llevando a cabo para cumplir la Directiva Marco del Agua.
- Identificar las zonas en las que se podría aplicar el concepto de “zona de igual riesgo” (en principio, tráficos con Marruecos, Italia y Francia) y establecer relaciones con estos países para promover una interpretación común.
- En paralelo, trabajar conjuntamente con estos países, así como con los promotores del concepto de “zonas de igual riesgo” (Dinamarca, Croacia, Singapur) para conseguir la aceptación en la OMI de este concepto.

También propuso crear un Grupo de trabajo conjunto integrado por la Administración y ANAVE, para avanzar en las tres líneas propuestas. Los representantes presentes de la Administración recibieron muy positivamente nuestra iniciativa y se brindaron a constituir un grupo de trabajo interministerial y a proponer la participación de ANAVE en el mismo.

4. Directiva sobre límites al contenido de azufre en los combustibles marinos:

4.1. Entrada en vigor.

El 1 de enero entró en vigor el nuevo límite al contenido de azufre de los combustibles marinos, que ha pasado a ser del 0,1% durante su navegación por las SECAs.

Los buques metaneros cuentan con el visto bueno de la Comisión, que ha asumido también la Administración española, para utilizar el método de equivalencia aprobado en 2010 para estos buques durante su estancia en puerto, siempre y cuando el contenido de azufre del combustible utilizado por la llama piloto es igual o menor al 0,5%.

Como ya conocen, el nuevo requisito sobre contenido de azufre viene impuesto tanto por la Directiva Europea 2012/33/UE, como por el Anexo VI del Convenio MARPOL. Ambas normas (Art. 5 *ter* de la Directiva y Cap. III, Regla 18 del Anexo VI) prevén la posibilidad de que un buque no pueda obtener combustible con ese nivel de azufre.

No obstante, las autoridades de los Estados ribereños de las zonas ECA han manifestado que van a ser muy estrictas al exigir el cumplimiento. Las **alegaciones** de no disponibilidad del combustible reglamentario **se aceptarán sólo cuando estén plenamente documentadas** y el **alto precio** del combustible reglamentario **no sería una razón para argumentar la no disponibilidad**.

Por ello, la Cámara Naviera Internacional (ICS) ha propuesto al MOU de París que elabore un formulario oficial de notificación de no disponibilidad para que los buques usen el mismo modelo en todos los puertos del MOU. Mientras tanto, ICS ha elaborado su propio ejemplo de formulario, que las compañías pueden utilizar como modelo. Este formulario también incluye los requisitos adicionales que exigen los EEUU a los buques que hagan escala en EEUU y aleguen la no disponibilidad de combustible.

Hemos recomendado a todas las empresas que establezcan y apliquen procedimientos muy estrictos de registro de toda la información relativa a la solicitud y recepción de ofertas de combustible con bajo contenido de azufre.

Pueden encontrar el modelo de formulario de ICS e información adicional sobre este asunto en la circular de referencia [SMA 47/2014/AB](#), de 18 de diciembre

4.2. Decisión de la Comisión sobre inspecciones a buques en cumplimiento de la misma.

En nuestra circular de 20 de enero y [Ref.: UE 1/2015](#) les informamos de la Decisión del asunto, que entrará en vigor 20 días después de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea, lo cual sucederá, previsiblemente, a lo largo del mes de febrero (les informaremos oportunamente). Según la misma:

- Los Estados miembros deberán realizar una inspección documental (registros y notas de entrega de combustible) a, como mínimo, el 10% de los buques que hagan escala en sus puertos.
- A partir del 1 de enero de 2016, el contenido de azufre deberá comprobarse también mediante el análisis de muestras de combustible. Se establece también un número mínimo de buques a inspeccionar, que es superior en el caso de Estados ribereños de zonas SECAs.

La decisión también establece una frecuencia de inspecciones a los suministradores de combustibles.

En relación con las muestras a analizar, la decisión deja potestad a los Estados para tomar in situ muestras del combustible que se está utilizando o bien analizar las muestras selladas que facilitan los suministradores.

Para más información les remitimos a la mencionada circular.

4.3. Transposición de la Directiva por España.

La transposición de esta Directiva a la normativa española, que debía haberse llevado a cabo a más tardar el 18 de junio de 2014, va con mucho retraso. ANAVE ha sido consultada en varias ocasiones sobre sucesivos borradores.

A petición de ANAVE, la DGMM nos remitió el 27 de enero una última versión que habían consensuado con el Ministerio de Industria y que tenían previsto enviar al Consejo de Estado esa misma semana.

Este texto contenía dos errores serios que consideramos imprescindible corregir, y así se lo hicimos saber el día 28 de enero a la DGMM y al Ministerio de Industria, a los que enviamos una nota resumiendo el problema y dos propuestas de enmienda que los corregían de la forma más sencilla posible.

En resumen, la redacción dada al texto del RD de transposición no permitía utilizar métodos de reducción de emisiones (depuradores de gases de exhaustación) que no sean cerrados, lo cual es mucho más restrictivo que la Directiva y que el Anexo VI del Convenio MARPOL. Adicionalmente, no autorizaría la aplicación por los buques metaneros del “Método de combustible marítimo y de gas de evaporación”, que se incluye en el Anexo X I del RD y está expresamente permitido por la Comisión.

Entendemos que la voluntad de la Administración no era excluir esta posibilidad (lo cual se puede deducir de los considerandos y del informe que acompaña al Proyecto de RD).

Desde la DGMM nos han informado verbalmente que iban muy mal de tiempo aunque esperaban poderlo corregir. Se informará en la reunión de la última noticia al respecto.

5. Jornada prevista en SINAVAL. Bilbao, 12-22 abril. Avance de programa.

Los días 21 y 22 de abril de 2015, tendrá lugar la 20ª edición del encuentro internacional de la Industria Naval, Marítima, Portuaria, Pesquera y de las Energías Renovables Marinas en el "Bilbao Exhibition Centre", en el marco de SINAVAL-EUROFISHING.

Como en ediciones anteriores, la organización de SINAVAL nos ha propuesto organizar una serie de conferencias con contenidos que consideremos de interés para las empresas navieras.

Una vez consultadas las empresas asociadas, parece que habría una asistencia suficiente y, contando con el visto bueno de las empresas reunidas en este CD, el Orden del día y el contenido de las mismas podría ser:

Día 21 de abril

16.30 – 19.00 h ANAVE: Presentaciones y debate sobre asuntos **laborales** de actualidad:

- Formación de marinos. Nuevos requisitos de las Enmiendas de Manila, cursos para formación básica de subalternos y personal de fonda.
- Reciente RD 938/2014 sobre titulaciones profesionales.
- MLC 2006: regulación de las agencias de *manning* e inspecciones intermedias.
- Posible Convenio de embarque de alumnos centre ANAVE y la Universidad del País Vasco.

20.00 h: Cóctel ofrecido por la organización de SINAVAL.

Día 22 de abril

9.30 – 12.30 h ANAVE: Conferencias técnicas y debate sobre:

- Los nuevos límites de contenido de azufre de los combustibles marinos en las ECAS. Consecuencias técnicas y económicas tras los primeros 3 meses de aplicación.
- Convenio sobre aguas de lastre. Entrada en vigor prevista. Procedimientos para obtención de exenciones.

13 – 14 h Lunch ofrecido por la organización de SINAVAL.

14 – 17 h Organizadas por GASNAM: Conferencias y debate sobre el GNL como combustible marino. Informaremos oportunamente del contenido.

Invitaremos a la DGMM, Puertos del Estado y a Sociedades de Clasificación, así como al ISM para la reunión del día 21. Hasta el momento han confirmado que asistirán 13 empresas. Lógicamente, una asistencia amplia sería importante de cara a la Administración.

Se informó sobre estas jornadas mediante las circulares de referencia [Varios 46/2014/EC](#) de 3 de diciembre, [Varios 49/2014/EC](#) de 19 de diciembre y [Varios 3/2015/EC](#) de 15 de enero.

6. Subvención por embarque de alumnos. Mejoras en el convenio entre ANAVE y el Ministerio de Fomento para 2015.

Como ya saben, durante el pasado mes de diciembre se tramitó el procedimiento para la concesión de la subvención por el embarque de alumnos en prácticas para la obtención de las titulaciones profesionales de la marina mercante.

Tras la revisión de la correspondiente documentación por parte de la DGMM, se acreditó el embarque de 156 alumnos con una duración total de los embarques realizados de 23.864 días, unos 795 meses, número significativamente mayor que en años anteriores, como muestra la siguiente tabla:

Año	Nº alumnos	Días totales embarcados
2011	97	12.944
2012	99	13.116
2013	122	17.416
2014	156	23.864

De acuerdo con los criterios establecidos en el Convenio estos embarques generarían el derecho a recibir una subvención total por importe de 397.733 euros. No obstante, el importe total incluido en la Ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2014 ascendía únicamente a 80.000 euros, los cuales se han prorrateado entre las empresas asociadas en función del número de meses de embarque acreditados y abonado a las empresas asociadas deduciéndolas de sus cuotas.

Por quinto año consecutivo, la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2015, publicada en el BOE el pasado 30 de diciembre, mantiene la subvención directa a ANAVE, en este caso por importe de 80.000 euros, para el embarque de alumnos en prácticas para la obtención de las titulaciones profesionales de la marina mercante. Está previsto que se firme próximamente entre ANAVE y la DGMM el Convenio correspondiente a este año.

Como ya les informamos en la anterior reunión, son varias las empresas que han puesto de manifiesto las rigideces del Convenio en cuanto a los días y fechas exigidos para que un embarque de un determinado alumno pueda devengar subvención, pudiendo quedar embarques realizados sin subvención por un margen de muy pocos días o porque coincida el embarque con el cambio de año.

Este asunto fue tratado en la última reunión con la Subdirección General de Coordinación y Gestión Administrativa de la DGMM, a la que enviamos posteriormente un borrador de enmiendas al Convenio que recoge las siguientes medidas para intentar solventar los citados problemas:

- Se reduce el periodo mínimo de embarque de 90 a 60 días.
- El periodo válido para el cómputo de los embarques se inicia el 1 de diciembre del año anterior, en este caso 2014, y termina el 30 de diciembre de 2015. De esta forma, se permite el acceso a las subvenciones a aquellos embarques que comiencen en un ejercicio presupuestario y terminen en otro, siempre que cumplan como mínimo 60 días de embarque.
- Se recogen las nuevas titulaciones con arreglo al Plan Bolonia.

Entendemos que estas modificaciones suponen un aumento de la flexibilidad para las empresas. El resto del procedimiento se mantiene como en años anteriores. El borrador ha recibido el visto bueno de la DGMM, estando a la espera del informe de la Abogacía del Estado. Tan pronto se reciba el mismo, procederemos a su firma y lo circularemos para constancia a las empresas.

7. Asuntos varios.

7.1 Convenio de la OIT sobre el Trabajo Marítimo (MLC 2006)

7.1.1 Proyecto de RD sobre cumplimiento y control de la aplicación del Convenio en los buques de bandera española

El Ministerio de Empleo y Seguridad Social (MEYSS) nos envió el pasado mes de diciembre el proyecto de RD de referencia, por el que se incorpora a nuestro ordenamiento la Directiva 2013/54/UE sobre determinadas responsabilidades del Estado del pabellón en materia de cumplimiento y control de la aplicación del MLC 2006.

Dicho proyecto confirma las competencias del MEYSS para legislar sobre cualquier aspecto relacionado con el Convenio, así como las competencias actuales, según las cuales las inspecciones de cada buque español sobre el MLC 2006 deberán ser llevadas a cabo por tres inspectores, del ISM, Inspección de Trabajo y DGMM.

Tras circular el proyecto entre nuestras empresas asociadas, y recibidos sus comentarios, elaboramos unas observaciones al mismo que han sido enviadas al Ministerio. En las mismas ponemos de manifiesto que:

- Esa dispersión de las competencias en tres centros directivos ya dio origen a algunas disfunciones en la emisión de los primeros certificados en 2013 y, en especial, nos parece poco eficiente para el caso de los buques de bandera española que no hacen escala con frecuencia en puertos españoles.
- En consecuencia, y al menos para estos últimos casos, pedimos se haga uso de la posibilidad de delegación de las funciones inspectoras en Organizaciones Reconocidas que establece en una Disposición adicional el propio proyecto consultado (pero que para su aplicación, en el caso del Ministerio de Empleo, parece requeriría una autorización por norma de rango de Ley).

Asimismo, y aprovechando nuestra comunicación con el MEYSS, reiteramos nuestra petición de que se regule un sistema de autorización de las agencias de colocación y empleo de marinos ("agencias de *manning*"), y el reconocimiento de la validez los certificados médicos expedidos en el extranjero con arreglo al STCW o el MLC 2006 mientras estén en su plazo de validez.

Se informó sobre este asunto mediante las circulares de fecha 19 de diciembre y 5 de enero y referencias [Rel.Ind. 4/2014/EC](#) y [Rel. Ind. 1/2015/EC](#).

Sobre las agencias de *manning*, el Subdirector General para la coordinación en materia de relaciones laborales, prevención de riesgos laborales y medidas de igualdad nos ha confirmado que serán sus servicios y los Servicios de Empleo Públicos los que se ocupen de este asunto, por lo que le hemos hecho llegar nuestra propuesta de modificación del RD 1796/2010 sobre agencias de colocación, que ya están actualmente estudiando.

Aún no hemos recibido respuesta formal del MEYSS sobre nuestras observaciones. Aunque parece que no será fácil que se autorice a las sociedades de clasificación para que inspeccionen los buques que se encuentran en el extranjero, contamos en este asunto con el apoyo de Fomento.

7.1.2 Inspecciones intermedias

Según establece el MLC 2006, todos los buques que precisan la certificación con arreglo al mismo deberán pasar una inspección intermedia por su Estado de bandera entre el segundo

y tercer aniversario de la fecha de su Certificado de Trabajo Marítimo. Para la mayoría de los buques españoles, esto significa entre mayo/agosto de 2015 y mayo/agosto de 2016.

Como saben, en el caso de la expedición del primer certificado, aquellos buques que no tenían previsto venir a puertos españoles en el periodo mayo/agosto de 2013 pasaron una inspección completa sobre los documentos objeto del MLC-2006 y debieron además aportar pruebas adicionales (fotografías, videos, planos, etc.). La Inspección de Trabajo y Seguridad Social (ITSS) nos ha indicado que, con vistas a las inspecciones intermedias, en principio este procedimiento no se podrá utilizar.

Además, como se ha indicado, la ITSS no ve viable que se autorice legalmente la delegación de sus funciones inspectoras en organizaciones reconocidas, por lo que está valorando la posibilidad de desplazar inspectores de trabajo a puertos extranjeros para llevar a cabo las inspecciones, tanto de las materias objeto de sus propias competencias, como de las del ISM y de la DGMM.

Por ello, nos han pedido que aportemos cuanto antes una información lo más completa posible respecto de aquellos buques que podrían precisar ser inspeccionados en el extranjero. Estamos a la espera de completar dicha información. Se informó de este asunto y se recabó dicha información a las empresas mediante la circular de fecha 9 de enero de 2015 y referencia [Rel.Ind. 2/2015/MC](#). Necesitamos sus respuestas a esta circular lo antes posible.

7.1.3 Registro informático de las horas de trabajo y descanso

A petición de una de nuestras empresas asociadas, se ha planteado a la ITSS, que los inspectores de trabajo acepten el formato de registro de las horas de trabajo y descanso en la mar que genera el software *Watchkeeper* de la *International Shipping Federation*, ISF (ISF-WK), que emplean varias empresas navieras españolas a bordo de sus buques, y que ha sido elaborado por ISF precisamente para dar cumplimiento a los convenios STCW y MLC 2006.

Tanto la normativa española como los citados convenios exigen un registro documental de las horas, según los modelos establecidos en los Anexos I y II del RD 285/2002 (por el que se modifica el RD 1561/1995, sobre jornadas especiales de trabajo, en lo relativo al trabajo en la mar). Al mismo tiempo, las empresas necesitan poder utilizar medios electrónicos para su propio control de las horas de trabajo y descanso, en particular para el envío de dicha información a tierra. Por ello, y para evitar una duplicidad en el procedimiento de registro, hemos propuesto lo siguiente:

- Que se acepte el cuadro en el que se especifica la organización del trabajo a bordo que proporciona la salida del programa ISF WK, que contiene la misma información que el modelo español del RD 285/2002, aunque únicamente en idioma inglés, que es normalmente el idioma de trabajo en los buques de pabellón español dedicados al tráfico internacional. (El citado RD exige que se rellene el cuadro “*en el idioma de trabajo del buque y en inglés*” pero no exige que se haga en español).
- En cuanto al registro individual de las horas de trabajo y descanso, que cada trabajador cumplimente sus propias horas en el ISF WK, información que será revisada por el Capitán u Oficial autorizado y enviada semanalmente a la dirección de la empresa como prueba del control semanal exigido por la normativa española.
- Al finalizar cada mes, se imprimirán dos copias del registro elaborado por ISF-WK. Ambas copias serán firmadas por el trabajador y el Capitán u Oficial autorizado. Una de las copias será entregada al trabajador y la otra se mantendrá a bordo a disposición de los inspectores.

De no aceptarse este método, se firmaría semanalmente el anverso del Anexo II por el Capitán u oficial autorizado y por el tripulante, aunque se desvirtúa la funcionalidad y comodidad del programa. Informaremos a las empresas oportunamente sobre la respuesta que recibamos de la ITSS.

7.2 Ayudas del ISM para la dotación de botiquines de los buques.

El 6 de enero, se publicó en el BOE la Orden ESS/2542/2014 del ISM, por la que se establecen las bases reguladoras para la concesión de subvenciones para la dotación inicial o reposición de los botiquines de los que han de ir provistos los buques de bandera española.

Está pendiente de publicación en el BOE una Resolución de convocatoria, en la que se detallará la cuantía de las ayudas económicas de esta convocatoria (el año pasado fueron de 500.000 euros), el modelo de solicitud y el plazo que dispondrán las empresas para presentar dichas solicitudes.

Informaremos oportunamente a las empresas de la publicación de la Resolución para que puedan solicitar las ayudas.

Les informamos de este asunto en la circular de referencia [SMA 1/2015/AB](#), de 7 de enero.

7.3 Nueva convocatoria de EMSA para la contratación de buques anticontaminación.

La Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA) ha publicado una nueva convocatoria para la contratación de buques anticontaminación, cuyo plazo de presentación de solicitudes termina el **miércoles 18 de febrero de 2015**.

Al igual que en anteriores convocatorias, las empresas interesadas ofrecerían su(s) buque(s) en régimen de disponibilidad, de manera que podrían continuar con sus labores comerciales hasta el momento en que la Agencia los necesitase. En dicho caso, el buque deberá poder movilizarse, en un corto espacio de tiempo, mediante el montaje a bordo de los equipos necesarios para dedicarse rápidamente a la recuperación de hidrocarburos.

Esta nueva convocatoria tiene como fin fortalecer su red en las siguientes áreas geográficas:
Islas Canarias y Madeira.
Zona sur del mar Báltico.

En el siguiente enlace, pueden encontrar toda la información sobre esta nueva convocatoria:
<http://www.emsa.europa.eu/work/procurement/calls/item/2308-emsa-neg-1-2015.html>

8. Ruegos y preguntas.