



## **REUNIÓN DEL COMITÉ DIRECTIVO DE ANAVE**

Jueves, 5 de mayo de 2011, a las **12.00 h**  
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. Aprobación por el Gobierno del Reglamento de la Ley de Extranjería.
  - 2.2. Participación de ANAVE en asociaciones nacionales: Plataforma Tecnológica Marítima y SPC-Spain.
  - 2.3. Participación en otras jornadas y reuniones.
3. Programa Marco Polo.
  - 3.1. Resultados de la convocatoria 2010.
  - 3.2. Reunión en Bruselas sobre la convocatoria 2011.
4. Presentación del primer informe sobre Seguridad y Medioambiente 2011.
5. Elecciones a la Presidencia de la Comisión de Líneas Regulares de Pasaje.
6. Asamblea de ANAVE: 21 de junio de 2011.
7. Asuntos varios.
8. Ruegos y preguntas.

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

El borrador de acta de la reunión anterior (7 de abril) se circuló, junto con el orden del día de esta reunión, el pasado día 25 de abril.

No habiéndose recibido comentarios a la misma, se propondrá su aprobación.

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

### **2.1. Aprobación por el Gobierno del Reglamento de la Ley de Extranjería.**

El pasado día 15 de abril, el Consejo de Ministros aprobó el Reglamento de la Ley de Extranjería. En los días previos, fue posible conseguir, además del apoyo de Fomento, los de Industria y Economía a las propuestas de ANAVE.

En el momento de enviar estas notas no se ha publicado aún el texto aprobado ni se ha podido confirmar por el momento si nuestras propuestas fueron o no tenidas en consideración. No obstante, es improbable, dado que el ministerio de Trabajo mostraba una posición inflexible.

Se trasladará al Comité Directivo en la reunión la última información de que se disponga.

### **2.2. Participación de ANAVE en asociaciones nacionales**

#### **Plataforma Tecnológica Marítima**

El 4 de mayo por la mañana, mismo día del Comité Directivo, está previsto que se celebre la reunión de lanzamiento de un nuevo grupo de trabajo sobre Seguridad Marítima de la Plataforma Tecnológica Marítima. Este grupo nace con el apoyo de la Dirección General de la Marina Mercante, que está previsto que asuma su coordinación.

Dña. Araiz Basurko, en representación de ANAVE, participará en dicha reunión y, si fuera posible, se informará al Comité Directivo sobre su desarrollo.

El objetivo de este grupo de trabajo es identificar líneas de interés a corto, medio y largo plazo para convertirlas en proyectos de I+D+i que se puedan incorporar en convocatorias nacionales e internacionales.

Entre las líneas de interés que se plantean figuran las siguientes, que podrían tener interés para las empresas navieras:

- Sistemas de gestión de agua de lastre a bordo.
- Depuración de gases (*scrubbers*).
- Sistemas de recogida y retención de manchas de hidrocarburos.
- Sistemas de simulación para el análisis de accidentes.
- Dispositivos y sistemas a bordo de protección contra la piratería y actos ilícitos.

Aprovechamos la ocasión para recordarles que, aunque ANAVE trata de participar e informar a las empresas asociadas de todas las reuniones de los grupos de trabajo de interés para nuestro sector, esta plataforma cuenta en estos momentos con 11 grupos de trabajo más de la mitad de los cuales guardan una relación más o menos directa con las empresas navieras.

Además, ANAVE no dispone de información directa sobre las líneas de investigación que las empresas asociadas están realizando ni sobre su mayor o menor interés en las mismas.

Es por ello que animamos a las empresas que tengan interés en estos asuntos, a participar directamente en estas reuniones, y conseguir así el apoyo directo de la Plataforma a los proyectos de su interés.

## **SPC-Spain**

Por su parte, SPC-Spain ha continuado sus actividades y, en particular, se ha prestado atención a la convocatoria 2011 del programa Marco Polo de ayudas a la intermodalidad, sobre lo cual se dan más detalles en el apartado 3.2 de estas notas.

Asimismo, SPC Spain participó, presentando sendas ponencias, en jornadas técnicas sobre SSS celebradas en Bilbao y Gijón los días 13 y 15 de abril, respectivamente.

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

Durante el mes de abril, nuestra Asociación ha participado en numerosas reuniones, entre las que, además de las que se detallan en otros puntos de estas notas, cabe citar las siguientes:

- El 1 de abril, D. Manuel Carlier, presidió una reunión de la Junta Directiva de SPC-Spain, en la que también participó Dña. Elena Seco.
- El 4 de abril, D. Manuel Carlier participó en una reunión del Patronato de la Fundación Ingeniero Jorge Juan, en la sede de la Asociación de Ingenieros Navales y Oceánicos.
- Ese mismo día, Dña. Elena Seco participó en una reunión del Grupo de Trabajo de Medioambiente y Desarrollo Sostenible del COIN, del que es Vicepresidenta.
- El 5 de abril, Dña. Araiz Basurko participó en un curso sobre la implantación del Convenio STCW 2010, organizado en Madrid por la Sociedad de Clasificación Germanischer Lloyd.
- El 6 de abril, D. Manuel Canle asistió a una jornada sobre la reforma del Código Penal en materia de responsabilidad penal de las personas jurídicas, que fue organizada en Madrid por la CEOE.
- El 26 de abril, D. Manuel Canle asistió a una reunión de la Comisión Ejecutiva del Instituto Social de la Marina.

### **Reuniones previstas en fechas próximas**

- El 4 de mayo, D. Manuel Carlier, Dña. Elena Seco, Dña. Aráiz Basurko y D. Manuel Canle tienen previsto asistir a un seminario gratuito referente al “Convenio sobre Trabajo Marítimo de 2006” de la OMI, organizado en Madrid por la Sociedad de Clasificación RINA con la colaboración de ANAVE.
- El 5 de mayo, se reunirá la Comisión Permanente de ANAVE.

## **3. Programa Marco Polo.**

### **3.1. Resultados de la convocatoria 2010.**

A mediados de abril, la Comisión Europea publicó la resolución de la convocatoria 2010 del programa Marco Polo II. En la misma, de un total de 101 proyectos presentados, la Comisión Europea ha aprobado finalmente 32, por un importe total de ayudas de 56.983.826 euros.

De ellos, están relacionados con el transporte marítimo 8 proyectos, que recibirán un total de 14,89 millones de euros (el 26% de los fondos totales). Y de éstos, 7 proyectos están relacionados en mayor o menor medida con España.

Merecen especial mención, por la importancia de las subvenciones concedidas:

- **Gulfstream.Mos:** promovido por la naviera francesa Brittany Ferries consistente en un servicio 3 veces por semana entre el puerto británico de Portsmouth y los españoles de Santander y Bilbao. Es el único proyecto seleccionado en la acción “Autopistas del Mar” y la ayuda concedida es la mayor de los 32 proyectos aprobados: 5.570.957 euros, para un periodo de 4 años.
- **MP Spait:** presentado por la naviera italiana Ustica Lines para establecer crear una línea de SSS entre los puertos de Almería y Livorno. Se le han concedido 3.640.471 euros, para un periodo de 36 meses.

La siguiente tabla resume los 7 proyectos marítimos aprobados relacionados con España:

Tipo de acción	Promotor principal	Países	Medios de transporte	Ayuda (mil. euros)
Motorway Sea	Brittany Ferries	España, UK	SSS	5,6
Modal shift	Somaloire	España, Francia	SSS	1,3
Modal shift	Terminal Intermodal Monzón	España, Bélgica	SSS, Tren, Vías navegables	0,99
Modal shift	Ustica Lines	España, Italia	SSS	3,6
Common learning	Hamburg School	Alemania, Italia, España, Grecia, Chipre	SSS y Multimodal	0,49
Common learning	Nethun, sPa	Italia, Francia, España, Eslovenia	SSS y Multimodal	1,17
Common learning	Escola Europea SSS	España, Italia	SSS y Multimodal	1,34

Los interesados pueden obtener información detallada sobre los 32 proyectos seleccionados en la web de la Comisión Europea, en el siguiente enlace

[http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/about/in-law/2010-projects/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/about/in-law/2010-projects/index_en.htm)

### 3.2. Reunión en Bruselas sobre la convocatoria 2011.

Como se recordará, desde ANAVE se promovió el envío de una carta finalmente remitida por la European Shortsea Network (ESN) al Comisario de Transportes, Kallas, en la que se criticaba el nuevo enfoque de la convocatoria Marco Polo 2011, que restringe el acceso a varias de las acciones subvencionables a aquellos buques que cumplan una de las siguientes condiciones:

- Usar LNG como combustible.
- Utilizar depuradores de gases de exhaustación (scrubbers).
- Tomar energía de tierra en puertos.

Como primera consecuencia, en el programa de trabajo definitivo se ha incluido una cuarta posibilidad:

- Usar combustibles de bajo contenido de azufre.

Adicionalmente, la Comisión ha convocado a ECSA y a la ESN a una reunión en Bruselas, el 2 de mayo, en la que se tratará este asunto y, en particular, se pedirán sugerencias para prevenir la distorsión de competencia, que es la razón que la Comisión alegaba para introducir esas restricciones.

Desde ANAVE se ha coordinado en SPC-Spain la elaboración de un escrito detallando nuestra posición sobre este asunto, que se adjunta a estas notas y que se ha enviado tanto a ECSA y ESN como directamente a la Comisión.

En esencia, se alega que las nuevas condiciones pueden producir una mayor distorsión de la competencia, favoreciendo a ciertos países o buques y que, para evitar la distorsión de competencia, se podría utilizar un mecanismo de apoyo a la demanda, tal como el Ecobono.

Es probable que en la reunión del Comité Directivo se pueda informar sobre el resultado de la reunión del día 2 en Bruselas.

#### **4. Presentación del primer informe sobre Seguridad y Medioambiente 2011.**

El 27 de abril, en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales de Madrid, se presentó el primer Informe Técnico de 2011 sobre Seguridad y Medio Ambiente que elabora el Gabinete de Seguridad y Puertos de ANAVE y en el que se recopilan las novedades normativas en el ámbito marítimo nacional e internacional en dicho campo.

A esta reunión asistieron representantes de empresas navieras asociadas, Sociedades de Clasificación, del sector de la construcción naval y otros organismos sectoriales. También participó en el acto, como viene siendo habitual, la Directora General de la Marina Mercante, quien se incorporó junto con el Subdirector General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima y 5 colaboradores de su departamento a la parte de la jornada dedicada al debate con la Administración sobre cuestiones del informe y a la presentación de dos ponencias de interés para las empresas. En total, asistieron unas 35 personas.

Se trataron especialmente los siguientes asuntos:

- **Inspección de buques por el Estado rector el puerto (PSC, Port State Control):** el Jefe de Inspección Operativa de la DGMM, D. Manuel Palao, informó sobre los resultados de las inspecciones a buques españoles para el periodo enero-abril 2011. El número de inspecciones ha disminuido por la aplicación del Nuevo Régimen de Inspección (NIR), que ha asignado a los buques españoles un perfil de riesgo estándar, lo que significa que se les va a inspeccionar una vez al año. Aunque en este año no se han producido detenciones, el porcentaje de inspecciones con deficiencias ha aumentado, mientras que la tendencia de los países de la región MOU es una disminución de las detenciones y deficiencias. El 11% de ellas se deben a certificados y documentos del buque que, en principio, parece que se podrían evitar sin grandes dificultades. Se recordó que la campaña de inspección concentrada de septiembre se va a centrar en la comprobación de la seguridad estructural y el Convenio de Líneas de Carga.
- **Adaptación de buques de pasaje para personas con discapacidad:** la DGMM dio instrucción a las capitanías marítimas de comprobar el grado de implantación de la norma que regula este asunto en los buques a los que es aplicable. En la reunión, se nos informó de que se han observado faltas de cumplimiento o carencias en la adaptación de los buques, principalmente, en los siguientes aspectos:
  - Señalización de plazas de aparcamiento para discapacitados en las cubiertas de vehículos.
  - Espacios especialmente designados en las salas, dotados de anclajes, para aquellos discapacitados que no abandonen la silla de ruedas durante el viaje.
  - Butacas habilitadas con reposabrazos abatible para discapacitados que abandonen la silla de ruedas.
  - Paneles o señalizaciones visuales con información de seguridad en braille y sistemas de megafonía apoyados por bucles de inducción magnética.

- Fichas con la ubicación exacta en la que se encuentra cada discapacitado, para facilitar una eventual operación de evacuación.
- Zonas de rescate asistido para los casos de evacuación.
- Medios para salvar las discontinuidades en altura que permitan el desplazamiento horizontal dentro del buque.
- Dispositivos para accionar una alarma o ascensor a una altura accesible para los discapacitados.

La DGMM nos ha indicado que nos va a enviar un escrito más detallado sobre estas deficiencias, que circularemos oportunamente a las empresas.

- **Subvención para el embarque de alumnos de Formación Profesional:** en respuesta a la carta enviada por ANAVE, el Subdirector General, D. Francisco Ramos, comentó que resulta imposible aumentar la dotación presupuestaria de la DGMM. Además, indicó que estos alumnos pueden realizar sus prácticas enrolados como marineros (y normalmente lo hacen así). Por todo ello, por el momento, no contemplan la posibilidad de aplicar una nueva subvención para estos alumnos ni hacer extensiva la existente a embarques en prácticas de alumnos de náutica.
- **Renovación de los Certificados del Convenio STCW en 2012:** el Subdirector comentó también que el próximo año 2012 van a caducar los Certificados de Competencia relacionados con el Convenio STCW y que todas las tripulaciones de los buques tienen que renovar. Nos ha pedido que recordemos este asunto a las empresas para evitar colapsar los servicios de la Administración en el momento en el que se aproxime la fecha de caducidad del certificado.

Tras la sesión interna, en un acto público, se presentaron sendas ponencias por la empresa Varenga y la Sociedad de Clasificación Bureau Veritas, tituladas, respectivamente:

- *“ShipServ Supplier Solutions”*, sobre una herramienta comercial “on line” para gestionar los procesos de compra de los suministros de a bordo.
- *“Reconocimientos submarinos de la obra viva de los buques”*.

Este último tema suscitó un intenso debate, en relación con la reciente instrucción de servicio de la DGMM que fija las directrices para autorizar los reconocimientos submarinos de la obra viva del buque en sustitución de los reconocimientos en dique seco.

Según expuso ANAVE, dos navieras asociadas nos indicaron que en algunos aspectos modifica restrictivamente el régimen actual de inspecciones que hasta el momento la DGMM venía autorizando y/o resultaba mucho menos flexible que la práctica en otros registros europeos.

Los responsables de la DGMM manifestaron que esa instrucción supone un gran avance en la regulación formal de este asunto que se remonta a un RD de 1971, así como en la armonización de los criterios para su aplicación por parte de las capitanías marítimas.

ANAVE solicitó que, independientemente de que con carácter general se apliquen los criterios que se recogen en la instrucción, se permita la posibilidad de aprobar, caso a caso, un régimen distinto de inspecciones, previa aprobación de un plan específico por parte de una Sociedad de Clasificación reconocida.

La DGMM aclaró que una instrucción de servicio no es una norma y que esa posibilidad estaba abierta, mostrándose dispuestos a estudiar y resolver las particularidades caso por caso. La Directora fue especialmente explícita a este respecto.

## **5. Elecciones a la Presidencia de la Comisión de Líneas Regulares de Pasaje.**

En cumplimiento del acuerdo tomado por el Comité Directivo en su última reunión, con fecha 8 de abril, mediante la circular de referencia Varios 32/2011/DM, se comunicó a todos los miembros de la Comisión de Líneas Regulares de Pasaje la apertura del plazo de presentación de candidaturas a la Presidencia de dicho Comité, informándoles del calendario electoral, del modelo de presentación de candidatura y del nº de votos correspondiente a cada empresa.

El pasado 27 de abril, mediante la circular de referencia Varios 39/11/DM, les informamos, en nombre del presidente de la Junta Electoral, de que, una vez cumplido el plazo establecido para la presentación de candidaturas, la única presentada fue la de D. Antonio Armas Fernández (Naviera Armas), que fue considerada válida por dicha Junta.

Al haberse agotado los plazos establecidos estatutariamente sin que se presentara nada más que una candidatura para el cargo indicado y no habiendo sido ésta rechazada, según lo establecido en los Art. 46 y 51 de los Estatutos, **dicha candidatura quedó proclamada como electa.**

## **6. Asamblea de ANAVE: 21 de junio de 2011.**

Como se recordará, en anteriores reuniones del Comité Directivo, se acordó celebrar la asamblea general de ANAVE entre los días 20 y 22 de junio.

Como el día 23 de junio es festivo no parecía conveniente celebrarla el día 22, por lo que finalmente, con el visto bueno del Presidente, se ha fijado definitivamente la fecha el **martes 21 de junio.**

Como en los últimos años, se ha reservado para la celebración de la misma la **Sala Europa del Palacio de Congresos del Paseo de la Castellana, en Madrid.**

La asamblea se celebraría, tentativamente, con arreglo al siguiente horario:

- 11.00 h: Comité Directivo
- 12.00 h: Asamblea
- 13.00 h: Acto de Clausura con autoridades
- 14.00 h: Buffet

**Se propondrá al Comité Directivo que confirme estas gestiones y acuerde convocar la Asamblea General de ANAVE en dichos términos.**

## **7. Asuntos varios.**

### **7.1 Instrucción de servicio sobre criterios para conceder exenciones de practicaaje.**

El 27 de abril, la DGMM nos envió la Instrucción de servicio nº 3/2011, que ya ha circulado a las capitanías marítimas, en la que se establecen pautas para la unificación de criterios en la concesión de exenciones en el servicio de practicaaje, y que enviamos a las empresas ese mismo día mediante la circular SMA 24/2011/AB.

Para facilitarles la referencia y dado, su interés, incluimos el **texto completo de la Instrucción de servicio como Anexo a estas notas.** En el mismo hemos resaltado los puntos principales que se han acordado y que resumimos a continuación:

- **Exposición de motivos:** incluye un encargo explícito a las capitanías de que se tramiten las solicitudes con la **máxima diligencia posible.**

- **Excepciones a la obligatoriedad de la utilización del servicio portuario de practica-je:** la existencia de un servicio de información a buques y/o de control al tráfico marítimo se valorará como elemento favorable para conceder exenciones, pero la no existencia de dicho servicio, por sí misma, no se considerará causa para no conceder la exención.
- **Exenciones a capitanes y patrones de buques:** se aclara el concepto de zona de atraque concreta que se deberá entender como la línea o líneas de atraque, en este último caso en la misma dársena, en que el buque realiza sus operaciones de forma habitual. En la solicitud de exención que presente el capitán debe indicar cuál o cuáles son las líneas para las que solicita la exención y podrán conceder exenciones para varias zonas o líneas de atraque.
- **Atraques: muelles de mercancías peligrosas:** se podrán conceder exenciones en muelles autorizados para operar con mercancías peligrosas, cuando éstos dejen de estar declarados para operaciones de mercancías peligrosas, aunque sea de forma temporal. (A este fin, será importante contar con una actitud positiva de la Autoridad Portuaria).
- **Buques con medios de propulsión o maniobrabilidad precarios:** en la solicitud de exención se podrán establecer condiciones de gobierno y propulsión inferiores a las habituales (ej: un motor averiado, propulsor transversal no operativo, etc.), con las que el buque pueda, sin embargo, navegar y maniobrar con un nivel adecuado de seguridad. Si los buques superan la prueba práctica en tales condiciones más desfavorables, podrán mantener la exención en caso de encontrarse en tales circunstancias en su operación.
- **Gabarras de servicio de combustible:** para conceder exención a las gabarras de suministro de combustible con base en un puerto, los capitanes deberán realizar 15 maniobras con práctico a bordo y las pruebas prácticas y de conocimiento establecidas en la Orden. Se deberá tener en cuenta la operatividad del buque en dichas condiciones, en particular que el puente de gobierno se encuentre suficientemente atendido ante cualquier contingencia.
- **Pruebas de conocimiento de capitanes y patrones:** se acepta el tiempo de mando de un buque gemelo y la prueba práctica no será necesaria si se trata de un buque completamente gemelo de aquel para el que tenga concedida exención. Las pruebas se realizarán, en la medida de lo posible, durante una maniobra de operación habitual del buque, para afectar lo menos posible sus tráficos.

La acreditación del conocimiento de la lengua castellana se ajustará al nivel de conocimiento del vocabulario y fraseología normalizada de la OMI para las comunicaciones marítimas y de seguridad. Aunque hemos insistido en que la prueba se pudiese realizar en castellano o inglés, a elección del solicitante, no ha sido posible alcanzar un consenso sobre ese punto. No obstante, entendemos que esta aclaración supone en alguna medida un paso adelante.

- **Buques de alta velocidad:** se recomienda que una de las maniobras se realice en modo manual (back up). El capitán exento que asiste al capitán marítimo para realizar las pruebas prácticas en el caso en que este no fuera capitán de la marina mercante, podrá ser de la misma empresa armadora del capitán solicitante de la exención. En la medida de lo posible, las demostraciones y pruebas prácticas se realizarán sin perjuicio de la operatividad del buque.

Estamos muy interesados en realizar un **seguimiento** de la aplicación de la nueva instrucción para comprobar si la misma, efectivamente, facilita que se otorguen más exenciones o si por el contrario continúan produciéndose dificultades en su tramitación. Un aspecto concreto a comprobar es si, efectivamente, las Capitanías comienzan a tramitar las solicitudes **con la mayor diligencia.**



Por ello, en la citada circular SMA 24/2011/AB, de fecha 27 de abril, hemos solicitado a las empresas que voluntariamente quieran participar que nos informen sobre el proceso de tramitación de las solicitudes de exención que vayan presentando de ahora en adelante a las Capitanías Marítimas, para que podamos analizar la duración de la tramitación y las causas por las que se deniegan las exenciones.

## 7.2 Entrada en vigor del Convenio de 1999 sobre embargo preventivo de buques.

El pasado día 13 de abril, la DGMM nos informó de que se habían cumplido ya los requisitos necesarios para la **entrada en vigor del Convenio Internacional sobre el embargo preventivo de buques**, hecho en Ginebra el 12 de marzo de 1999, una vez que 10 Estados habían manifestado su consentimiento en obligarse: Argelia, Bulgaria, Estonia, Lituania, Liberia, España, Siria, Ecuador, Albania y Benín.

Su entrada en vigor se producirá el próximo **14 de septiembre de 2011** y en el momento de su adhesión, España, de conformidad con el artículo 10, párrafo 1 (b), se ha reservado el derecho a **excluir la aplicación del presente Convenio en el caso de los buques que no enarboles el pabellón de un Estado parte** del mismo.

Las principales novedades que establece son:

- Se modifican los créditos marítimos por los cuales un buque puede ser embargado con respecto al Convenio de 1952 (**no pudiendo serlo por otro que no figure en la relación tasada en el Convenio**), como resumimos muy brevemente a continuación:
  - **Desaparece el crédito marítimo por “préstamos a la gruesa”** que se recogía en el Convenio de 1952.
  - **Aparecen nuevos créditos marítimos por los que un buque puede ser embargado**, entre ellos los resultantes de un contrato de compraventa, derechos y gravámenes de puertos, canales y muelles, primas de seguros pagaderas en relación a un buque, comisiones por fletamento o compraventa, etc.
  - Los demás créditos reconocidos como posible causa de embargo en el Convenio de 1952, se mantienen, si bien en la mayoría de los casos su **definición se hace más concreta y precisa**.
- **Ámbito de aplicación:** el Convenio de 1999 se aplicará, en principio, *“a todo buque que navegue dentro de la jurisdicción de un Estado Parte, enarbole o no el pabellón de un Estado perteneciente al Convenio”*.
- **Procedimiento** para llevar a cabo el embargo: **Según las normas procesales de los Estados adheridos al Convenio**, en el caso de España, dichas normas están contenidas en la Ley de Enjuiciamiento Civil, (artículos 584-604) y en la Ley 2/1967 que autorizaba el embargo de buques en España.

Para más información, les remitimos a nuestras [circulares de referencias Varios 36 y 37/11/MCH](#) y fechas 13 y 26 de abril.

## 8. Ruegos y preguntas.