



## REUNIÓN DEL COMITÉ DIRECTIVO DE ANAVE

**Jueves, 7 de febrero de 2012, a las 12:00 h**

Sede de ANAVE: Dr. 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. Embarque de alumnos en prácticas. Liquidación de las ayudas de 2012.
  - 2.2. Participación en el Shortsea Promotion Center – Spain.
  - 2.3. Participación en otras jornadas y reuniones.
3. Convenio de la OIT sobre el Trabajo Marítimo.
  - 3.1 Reuniones con la Administración y seguimiento del proceso de implantación en España.
  - 3.2 Curso ANAVE-Bureau Veritas sobre el Convenio.
  - 3.3 Propuesta de creación de un Grupo de Trabajo de ANAVE para facilitar la cooperación e intercambio de información de las empresas en este campo.
4. Regulación del nuevo sistema de *tax lease*, aprobado por la Comisión Europea.
5. Asambleas anuales 2013 de ANAVE (13 junio) y ECSA (14 junio) en Madrid. Actos previstos y financiación de los mismos.
6. Asuntos varios.
7. Ruegos y preguntas.

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

El [borrador del acta](#) de la reunión anterior del Comité Directivo, celebrada el 11 de diciembre, fue circulado junto con el Orden del Día de esta reunión el 25 de enero. No habiéndose recibido ninguna observación a la misma, **se propondrá su aprobación.**

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

### **2.1. Embarque de alumnos en prácticas. Liquidación de las ayudas de 2012.**

El pasado 12 de diciembre, mantuvimos la última reunión con la DGMM para la entrega de las cartas de aceptación del importe de la subvención correspondiente cada empresa.

Una vez aprobada la documentación presentada, el 27 de diciembre, ANAVE recibió el ingreso de la subvención de 100.000 euros y se procedió inmediatamente al reparto de la misma entre las 15 empresas solicitantes, según los importes ya aceptados por las mismas. Según había acordado el Comité Directivo el 11 de diciembre, se dedujo a las empresas beneficiarias el importe de la subvención del cargo por cuotas correspondiente al primer trimestre de 2012.

Asimismo, y como ya se anunció, durante la tramitación parlamentaria del Proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2013, se aprobó una enmienda por la que se reducía el importe de la subvención por el embarque de alumnos en prácticas a la cantidad de 40.000 €. A pesar de todas las gestiones realizadas, la reducción se ha mantenido y así figura en la Ley de Presupuestos, publicada en el BOE el pasado 28 de diciembre de 2012, que circulamos con referencia [Eco. Fin.19/2012/EC](#) de la misma fecha.

### **2.2. Participación en el Shortsea Promotion Center – Spain.**

El día 10 de enero se celebraron, en la sede de ANESCO, en Madrid, sendas reuniones de la Junta Directiva y de la Asamblea de SPC-Spain.

Entre otros asuntos, se habían convocado **elecciones a los órganos de gobierno** (vocales de la junta, presidente y vicepresidentes). Resultaron reelegidos D. Manuel Carlier (ANAVE) como presidente y D. Antonio Góngora (Puertos del Estado) y D. Marcos Montero (CETM) como vicepresidentes.

También se acordó el **plan de actividades para 2013**, entre las que cabe resaltar:

- Cuatro cursos, subvencionados parcialmente por el Ministerio de Fomento, dirigidos a transportistas por carretera.
- Una reunión de la Junta Directiva en la A.P. de Alicante.
- Una jornada técnica, junto con reuniones de la Junta y Asamblea, en la A.P. de Gijón, que ofreció buscar el patrocinio correspondiente. Tendrá lugar a finales de septiembre o comienzos de octubre.

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

- El 11 de diciembre, D. Adolfo Utor, en representación de ANAVE, y D. Manuel Carlier, en representación de SPC-Spain, participaron en la reunión constituyente del Observatorio Permanente de los Servicios Portuarios.
- También el 11 de diciembre, Dña. Esther Celdrán participó en una reunión de la Comisión Ejecutiva del Consejo General del ISM.

- El 17 de diciembre, Dña. Esther Celdrán se reunió en la DGMM con D. Pedro López Mauriz, de la Subdirección General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima, para tratar sobre la entrada en vigor del Reglamento 392/2009 sobre la responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente.
- El 20 de diciembre, D. Manuel Carlier presidió una reunión de la Comisión Ejecutiva de SPC-Spain, que tuvo lugar en la sede de Puertos del Estado.
- El 8 de enero, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco se reunieron con D. Ramiro Mejía, Director Comercial y de Marketing de Lloyd’s Register, y Dña. Mercedes Gil, Auditor de Lloyd’s Register, para tratar sobre los referenciales de calidad de las empresas navieras que dan acceso a las bonificaciones portuarias.
- El 15 de enero, D. Manuel Carlier y Dña. Esther Celdrán se reunieron con Dña. Carmen Blanco Gaztañaga, Subdirectora General de Régimen Jurídico de la Secretaría General de Inmigración y Emigración, para tratar sobre la reforma normativa del REC para facilitar el enrole de tripulantes no comunitarios.
- El 16 enero, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco se reunieron con D. Sergio Alart, Director de Sinaval-Eurofishing.
- El 17 de enero se reunió la Comisión Permanente de ANAVE.
- El 29 de enero, Dña. Esther Celdrán participó en una reunión de la Comisión Ejecutiva del Consejo General del ISM.
- El 30 de enero, D. Manuel Carlier recibió, en la sede de ANAVE, a D. José Luis Cerezo, vicepresidente del Cluster Marítimo Español.

### **3. Convenio de la OIT sobre el Trabajo Marítimo (MLC 2006).**

#### **3.1 Reuniones con la Administración y seguimiento del proceso de implantación en España.**

El 28 de enero. D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco se reunieron en Valencia con la Administración (DGMM, Instituto Social de la Marina e Inspección de Trabajo), para tratar sobre el MLC 2006. Se resumen a continuación los principales puntos tratados, que se explican con mayor detalle en nuestra circular de fecha 31 de enero y Ref: [Explotación 1/2013/ES](#):

- a. Contratos de trabajo / Acuerdos de empleo:** En nuestra circular de 13 de noviembre de 2012 y Ref. [Explotación 4/2012/ES](#), les adelantábamos el problema que puede surgir de la obligación, establecida en el MLC 2006, de que los “acuerdos de empleo” de los marinos deban ir, en todos los casos, firmados por el armador o un representante del armador, en aquellos casos en que el trabajador tenga su contrato laboral con una tercera empresa. Al mismo tiempo, los modelos oficiales de contrato españoles no contienen toda la información que exige el Convenio.

Para solucionar ambos problemas, hemos propuesto a la Administración que los armadores que así lo deseen puedan firmar, con sus tripulantes y con los empleadores de aquellos, cuando sean diferentes del armador, un suplemento al contrato de trabajo en el que, además de recoger todos los puntos a los que obliga el MLC 2006 y que puedan no figurar en el contrato original, se distinga claramente entre el “armador” y el “empleador”,

pudiendo estos ser figuras distintas, aunque el armador asuma solidariamente con el empleador las obligaciones que le impone el Convenio.

En nuestra circular de fecha 31 de enero mencionada más arriba adjuntamos el borrador de modelo de suplemento en el que estamos trabajando.

- b. Modelo de procedimiento de tramitación de quejas:** Hemos elaborado un modelo de formulario para la tramitación de quejas, en inglés y español, que, en una primera valoración, el Ministerio de Trabajo ha considerado adecuado y conforme a lo establecido en el Convenio. Se adjuntaba también a la circular de 31 de enero.
- c. Certificación de las agencias de contratación y colocación:** La Administración confirmó que estas empresas deberían seguir el procedimiento de reconocimiento ya regulado en el RD 1796/2010, que es de aplicación con carácter general a todas las empresas privadas que realicen actividades de intermediación laboral.

No obstante, nos indicaron su disposición a ayudar a aquellas empresas de manning que no dispongan de dicho reconocimiento en el proceso de conseguirlo, identificando y poniendo rápida solución a los problemas que puedan encontrar y agilizando el proceso en la medida de lo posible.

- d. Inspección previa a la certificación de los buques de pabellón español:** La inspección previa a la emisión del certificado constará de dos fases:
  - **Inspección documental en tierra**, para la que las empresas deberán remitir:
    - i. Una check list, similar a la que les remitimos el jueves 27 de diciembre en nuestra circular de Ref: [Relac. Industriales 16/2012/MC](#), y que, una vez rellena y firmada por la empresa, tendrá consideración de Declaración Responsable respecto del cumplimiento de los requisitos que en ella se recogen.
    - ii. Documentos concretos como contratos de trabajo, nóminas, etc.

Tan pronto como tengamos la versión definitiva de la check list (que Trabajo va a modificar en algunos aspectos), así como la relación concreta de documentos a enviar, la circularémos a todas las empresas.

- **Inspección física a bordo.** La Inspección de Trabajo manifestó su voluntad de llevar a cabo una inspección a bordo de los buques antes de emitir el informe vinculante, siempre que sea posible y que la normativa actual no les permite delegar estas inspecciones en Organizaciones Reconocidas. Estimaban que precisarían 1 ó 2 horas para realizar estas inspecciones en cada buque.

Para facilitar la organización de las inspecciones, nos han pedido que les informemos de cada uno de los buques a inspeccionar, facilitándoles un listado en el que se indique, entre otras cosas, los puertos españoles previstos para los próximos meses y, de ser posible, las fechas aproximadas previstas de escala. En nuestra circular de fecha 31 de enero sobre este asunto adjuntamos un formulario para recoger esta información.

- e. Gente de mar:** Se trató sobre la consideración o no como “gente de mar” de determinadas personas a bordo que algunas empresas asociadas nos habían consultado:
  - **Alumnos:** La DGMM dejó claro que un alumno que no cuente con un contrato de trabajo no debe considerarse gente de mar. Como saben, la norma que regula las dos posibilidades que existen para el enrole de los alumnos es el RD 973/2009.

- **Guardias armados:** En este caso la inspección de trabajo no lo tenía tan claro, por lo que se acordó que les enviaríamos información sobre el tratamiento que se le está dando en otros Estados parte del Convenio.

### **Publicación en el BOE del instrumento de ratificación por España del MLC 2006.**

El 22 de enero se publicó en el BOE el Instrumento de Ratificación del Convenio sobre el trabajo marítimo (MLC 2006), aprobado y ratificado por España el 28 de diciembre de 2009, y que remitimos a las empresas ese mismo día, mediante la circular de referencia [Rel. Ind. 2/2013/EC](#).

Durante el mes de enero, Grecia, Finlandia y Malta han ratificado también el CTM, por lo que se eleva ya a 35 el número de Estados parte, cuyas flotas representan el 63,8% del GT de la flota mercante mundial.

### **3.2 Curso ANAVE-Bureau Veritas sobre el Convenio.**

Tal y como les informamos en nuestra circular de fecha 17 de enero y Ref: [Formación 1/2013/ES](#), ese mismo día enviamos al Bureau Veritas una traducción completa al castellano de su curso sobre el MLC 2006 y de los casos prácticos que le acompañan.

El 25 de enero remitimos a BV el curso, una vez adaptado para nuestras empresas navieras asociadas, de la forma siguiente:

- Eliminando algunas materias que resultaban repetitivas o especialmente orientadas a la Administración.
- Completando las unidades didácticas con información práctica tanto del Registro Especial de Canarias como de alguno de los principales Estados parte del Convenio.
- Añadiendo documentación complementaria: un resumen de toda la documentación que será necesario tener a bordo; un procedimiento bilingüe (español/inglés) de tramitación de quejas; un modelo de addendum de contrato para adaptar los vigentes a los requisitos del Convenio, también en formato bilingüe, etc.

Actualmente estamos trabajando en los test de evaluación y autoevaluación que forman parte del aprendizaje del alumno y que estarán listos, a más tardar, a lo largo de la primera semana de febrero.

En la misma circular arriba mencionada se remitían los formularios de inscripción al curso junto con las instrucciones necesarias para rellenarlos y remitirlos. A día de hoy, 31 de enero, se encuentran ya inscritas 69 personas de empresas navieras asociadas, habiéndonos confirmado las empresas asociadas que tienen intención de inscribir a más de 200.

Les recordamos que el curso es 100% bonificable con cargo a las cuotas de Seguridad Social abonadas por las empresas, siempre que se cumplan los requisitos de la Fundación Tripartita en lo que a crédito, comunicación, realización y finalización, y que Bureau Veritas se ha ofrecido a gestionar esta bonificación si el cliente así lo solicita.

### **3.3 Propuesta de creación de un Grupo de Trabajo de ANAVE para facilitar la cooperación e intercambio de información de las empresas en este campo.**

Dado el interés mostrado por algunas empresas asociadas por este asunto, y como ya se hiciese recientemente en otras materias análogas (ej. Plan de gestión de la eficiencia energética), se ha considerado que podría ser útil **establecer un grupo de trabajo** sobre el mismo, en el cual las empresas que lo deseen puedan intercambiar información sobre los

pasos que cada una de ellas va dando para la puesta en práctica del Convenio en sus buques.

Se sugiere la posibilidad de crear en la web de ANAVE un Foro para el intercambio de información y organizar **reuniones mensuales**, al menos inicialmente en los meses de febrero, marzo y abril.

Dado que la siguiente reunión con la Administración se ha fijado para el 21 de febrero, se propone mantener la primera reunión de este grupo el **martes 19 de febrero, a las 12.00 h, en la sede de ANAVE**. En esta reunión se fijarían fechas para las siguientes.

Se propondrá al Comité Directivo la creación de este Grupo de Trabajo

#### **Posible reunión en Bilbao, con ocasión de la Feria Sinaval. 17 abril 2013.**

Adicionalmente, queremos informarles de que los organizadores de la feria marítimo/naval SINAVAL, que se celebra en Bilbao, nos han pedido que organicemos algún acto en el marco de la misma, como ya hiciésemos en alguna ocasión anterior.

La fecha sería el **17 de abril de 2013**, y podríamos presentar allí nuestro primer informe semestral de 2013 sobre novedades normativas sobre Seguridad y Medio Ambiente. Las ponencias y debate versarían principalmente sobre el Convenio del trabajo marítimo de la OIT, celebrándose en la misma fecha y lugar la reunión de abril del Grupo de Trabajo de ANAVE sobre el MLC 2006. Como es habitual, invitaríamos a la DGMM y, en este caso, también a representantes del ministerio de Empleo.

Se pedirá al Comité Directivo que confirme esta iniciativa.

#### **4 Regulación del nuevo sistema de *tax lease*, aprobado por la Comisión Europea.**

Según ya se informó en la última reunión del Comité Directivo, la Comisión Europea autorizó en Noviembre un nuevo sistema de Tax Lease, propuesto por el gobierno español, como “no constitutivo de ayuda de Estado”. La decisión de la Comisión sobre este asunto, de fecha 20 de noviembre de 2012, está disponible en este enlace:

[http://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/cases/244894/244894\\_1381477\\_187\\_1.pdf](http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/244894/244894_1381477_187_1.pdf)

En esta decisión, la Comisión explica que las principales características del nuevo sistema son:

- Será aplicable a bienes adquiridos mediante arrendamiento financiero (leasing) que cumplan las siguientes condiciones:
  - Que su periodo de construcción sea superior a un año.
  - Que las cuotas del contrato se satisfagan de forma significativa antes de la finalización de la construcción del activo.
  - Que se trate de activos que reúnan requisitos técnicos y de diseño singulares y que no se correspondan con producciones en serie.
- Las entidades arrendatarias podrán optar porque la deducción de las cuotas abonadas desde el momento del inicio de construcción del activo.
- Para ello será suficiente que lo notifiquen a la Administración tributaria, no siendo necesaria su aprobación si se dan las condiciones indicadas.

- España ha confirmado también que se derogará el artículo 50.3, del Reglamento del Impuesto de Sociedades. Como consecuencia, los activos vendidos en el ejercicio de una opción de compra al final de un contrato de arrendamiento financiero tendrán el tratamiento previsto en la normativa del Tonnage Tax (medidas de compartimentación), no considerándose ya como activos nuevos.

Con fecha 28 de diciembre enviamos a las empresas asociadas la circular de Ref: [Eco.Fin. 19/2012/EC](#), en la que les informábamos de la publicación de la Ley 16/2012, de 27 de diciembre, por la que se adoptan diversas medidas tributarias dirigidas a la consolidación de las finanzas públicas y al impulso de la actividad económica, en la que se incluyeron dos modificaciones legales relacionadas con el Tax Lease, a saber:

- A. Modificación del Texto Refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades, aprobado por el RD Legislativo 4/2004, de 5 de marzo. Se modifica el **apartado 11 del artículo 115**, que queda redactado de la siguiente forma:

*«11. Las entidades arrendatarias podrán optar, a través de una comunicación al Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas en los términos que reglamentariamente se establezcan, por establecer que el momento temporal a que se refiere el apartado 6 se corresponde con el momento del inicio efectivo de la construcción del activo, atendiendo al cumplimiento simultáneo de los siguientes requisitos:*

- a) Que se trate de activos que tengan la consideración de elementos del inmovilizado material que sean objeto de un contrato de arrendamiento financiero, en el que las cuotas del referido contrato se satisfagan de forma significativa antes de la finalización de la construcción del activo.*
- b) Que la construcción de estos activos implique un período mínimo de 12 meses.*
- c) Que se trate de activos que reúnan requisitos técnicos y de diseño singulares y que no se correspondan con producciones en serie.»*

- B. Se añade una disposición transitoria trigésimo novena con el siguiente contenido:

*«Disposición transitoria trigésimo novena.*

*Régimen fiscal de determinados contratos de arrendamiento financiero.*

*Los elementos patrimoniales respecto de los cuales se haya obtenido la correspondiente autorización administrativa en virtud de lo establecido en el apartado 11 del artículo 115 de esta Ley en un período impositivo iniciado antes de 1 de enero de 2013, se registrarán, a efectos de la aplicación de lo dispuesto en el referido artículo y del régimen de entidades navieras en función del tonelaje, por la normativa vigente a 31 de diciembre de 2012.»*

El 14 de enero mantuvimos una reunión con representantes del ministerio de Industria y de PYMAR, en la que se nos confirmaron dos aspectos adicionales que diferenciarán el nuevo sistema, si bien sin detalles al respecto:

- La AIE deberá llevar a cabo alguna gestión de explotación del buque, no siendo ya suficiente con ostentar su mera propiedad.
- El armador ya no adquirirá el buque, sino la propia AIE.



El ministerio de Industria tiene previsto organizar reuniones o seminarios de divulgación del nuevo sistema, una vez quede resuelto el caso abierto, lo que podría ocurrir a finales de abril, se espera que favorablemente.

## **6. Asambleas anuales 2013 de ANAVE (13 junio) y ECSA (14 junio) en Madrid. Actos previstos y financiación de los mismos.**

Como se informó en la última reunión del Comité Directivo, está previsto que el próximo mes de junio termine el mandato de D. Juan Riva como presidente de ECSA y que, como es costumbre, la asamblea anual de ECSA se celebre en España.

Con este motivo, el pasado día 17 de enero, se reunió la Comisión Permanente de ANAVE para discutir aspectos generales de la organización, tomándose los siguientes acuerdos:

- Las fechas más adecuadas serían los días 13 y 14 de junio (jueves y viernes).
- La organización y horarios previstos se resumen a continuación:

### **Jueves 13 Junio**

#### **Actos de ANAVE**

- 18.00 h: Comité Directivo
- 19.00 h: Asamblea (acto puramente interno).

Lugar: mismo en el que se celebre el acto siguiente.

#### **Acto conjunto ANAVE (Asociación Navieros Españoles) - ECSA**

Lugar: un hotel céntrico de Madrid, aún por determinar.

Han sido ya invitados S.A.R. el Príncipe de Asturias y la Ministra de Fomento

20.00 h – Copa de bienvenida

20.30 h – Discursos

- Palabras presidente ANAVE (10 min)
- Palabras presidente ECSA (10 min)
- Palabras de la autoridad que presida.

21.00 h – Cena.

### **Viernes 14 Junio**

#### **Acto de ECSA**

Se ha solicitado ya al ministerio de Fomento la cesión del Palacio de Zurbano y apertura o cierre por una autoridad del ministerio (palabras en inglés)

09.30 h – Board of Directors y Asamblea de ECSA

13.30 h – Comida buffet

14.30 h – Fin comida

La Comisión Permanente acordó proponer al Comité Directivo el siguiente procedimiento para que la financiación de estos actos no suponga un coste para ANAVE:

- Los actos del 14 de junio serán sufragados por ECSA.
- Para la cena del día 13, a la que se prevé puedan asistir, en principio, entre 170 y 200 personas:



- a) Se buscarían 5 patrocinadores, a razón de 5.000 euros cada uno de ellos. Cada patrocinador tendría derecho a una mesa de 8 personas, a colocar un desplegable publicitario en el acto y a que su logo figure en todos los programas e invitaciones. Se informará en la reunión de los contactos realizados a este fin, que, por el momento, han proporcionado resultados positivos.
- b) A cada empresa asociada se le facilitarían gratuitamente un número de invitaciones, que podría ser función de su aportación a ANAVE. Las empresas que lo deseen podrían asimismo adquirir invitaciones adicionales, para invitados o acompañantes, a precio de coste.
- c) Se invitaría, sin coste, a autoridades de la Administración y a un número muy selecto de invitados de otros sectores marítimos. A estos últimos también se les ofrecería la posibilidad de adquirir invitaciones adicionales, para sus invitados o acompañantes, a precio de coste.

Se pedirá al Comité Directivo que ratifique estas gestiones.

## **7. Asuntos varios.**

### **7.1 Estiba. Informe de Puertos del Estado sobre el Dictamen motivado de la Comisión**

El pasado 27 de diciembre, Puertos del Estado envió al ministerio de Fomento un informe, previamente consensuado con ANESCO y los sindicatos de estiba (Coordinadora, UGT y CCOO), para su remisión a la Comisión Europea, en respuesta al dictamen motivado que ésta envió a España a finales de septiembre, sobre la regulación española del servicio portuario de Estiba.

Basándose en argumentos tanto jurídicos como políticos (incidencia en el crecimiento económico), este informe defiende el mantenimiento del régimen actual de la estiba en España y, como consecuencia, estima que la actual normativa debe mantenerse sin cambios. El informe finaliza, textualmente, afirmando *“que la legislación portuaria española, en particular las dos obligaciones a que se refiere el Dictamen Motivado de la Comisión, es conforme con el Derecho Comunitario, e incluye la garantía de su neutralidad competitiva, la profesionalidad de los trabajadores y el cumplimiento de los compromisos asumidos por España en virtud del Convenio 137 de la OIT”*.

Adjunta a la circular de 2 de enero de 2013, y referencia [Puertos 1/2013/ES](#) enviamos a las empresas una copia de este informe que un medio de comunicación había difundido a través de su página web, mediante la. Aunque Puertos del Estado aún no ha difundido formalmente el texto, si que ha confirmado su veracidad.

### **7.2 Subvenciones al transporte marítimo para residentes en Canarias, Baleares y Ceuta y Melilla.**

La Ley de Presupuestos Generales del Estado, establece en su Disp. Adic. 13ª, que el Ministerio de Fomento podrá fijar, mediante Orden Ministerial, las cuantías máximas bonificables por los trayectos directos, ya sean de ida o de ida y vuelta, entre las Comunidades Autónomas de Canarias y Baleares y las Ciudades de Ceuta y Melilla, respectivamente, y el resto del territorio nacional, cuyo porcentaje de bonificación aplicable es del 50%, y del 25% cuando se trate de trayectos interinsulares.

Esta norma ha provocado que el Gobierno de Canarias decidiese modificar el Proyecto de Decreto por el que se regula el régimen de bonificaciones al transporte marítimo regular interinsular e intrainsular de residentes en Canarias, eliminando el Anexo al mismo relativo a las tarifas, que pretendían establecer mediante Orden del Consejero de Transportes, pero el Consejo Consultivo ha negado tal posibilidad.

Por tanto, tendrá que ser de nuevo el Decreto el que recoja las tarifas, que se pretenden que coincidan con las establecidas por el Ministerio de Fomento, para simplificar al máximo y no llevar a equívocos ni a pasajeros ni a las navieras. Aún estamos pendientes de confirmar si finalmente se fijarán las mismas tarifas máximas bonificables.

Por otro lado, la DGMM ha confirmado que lo dispuesto en la Disposición Adicional 72ª de la Ley de Presupuestos para el 2012, que establecía la limitación de bonificar la diferencia respecto de las tarifas de butaca de clase superior o camarote ocupado por una sola persona, **no es de aplicación a los beneficiarios de bonificaciones por familia numerosa**, tras el dictamen recibido de la Abogacía del Estado.

### **7.3 Colaboración con la Armada para organizar el ejercicio MARSEC-13.**

Como en años anteriores, los responsables del Centro de Operaciones y Vigilancia de Acción Marítima (COVAM) de la Armada nos han informado sobre la realización del ejercicio MARSEC-13 (anteriormente conocido como FAMEX), para el que han solicitado la **colaboración activa** y a la vez **voluntaria de los buques** de las navieras asociadas. El MARSEC-13 se va a llevar a cabo en la primera quincena de mayo en alguna de las siguientes zonas: cabo de la Nao y cabo de Gata, Finisterre y Estaca de Bares o entre Cádiz y Canarias.

Los buques mercantes que deseen participar en el ejercicio no sufrirán ningún retraso en sus rutas, ni les supondrá coste alguno.

El escenario que se va a simular es la activación de un código de emergencia relacionado con la protección marítima (Código ISPS) a bordo de un buque mercante que navega en alta mar. Para ello, el COVAM movilizará uno de los equipos de protección que se encuentran activados, lo embarcará en un patrullero de altura y lo situará en la zona en la que pueda prestar ayuda al buque que ha activado el Sistema de Alerta de Protección del Buque (SSAS).

Una empresa asociada ya nos ha informado de su interés en participar en dicho ejercicio. Si otras empresas también estuviese dispuesta a participar, les rogamos nos lo indiquen a la mayor brevedad posible.

### **7.4 Encuesta sobre la calidad de los servicios de inspección de la DGMM**

El 29 de enero, la DGMM nos envió una carta informándonos de que está desarrollando e implantando un Sistema de Gestión de Calidad bajo la norma internacional ISO 9001 para las actividades de inspección, auditoría, certificación y autorización a los buques que tienen que cumplir los Convenios de la OMI.

Dentro de este proceso, nos han pedido nuestra colaboración para **difundir una encuesta**, con la que se pretende obtener información sobre la percepción de la calidad de las empresas navieras y operadoras de buques de los servicios recibidos de la DGMM en el ámbito de las actividades inspectoras a buques.

Las empresas pueden participar de forma anónima en esta encuesta a través de la web del Ministerio de Fomento hasta el **15 de febrero de 2013**.

Una empresa asociada nos ha informado de que varias Capitanías Marítimas les han notificado de forma errónea que, según les consta en su base de datos, algunos buques tienen certificados caducados, y la empresa se ve obligada a fotocopiar y enviar el certificado que aún está en vigor para demostrar su validez.

En el caso de que este hecho se esté produciendo también en otras empresas, les animamos a que informen de ello o de cualquier otra incidencia, cumplimentando el apartado dedicado a “Comentarios” de la encuesta.

Para ampliar información sobre este asunto, les remitimos a la circular de ref. [Varios 5/2013/MH](#), de 30 de enero.

### **7.5 Entrada en vigor del Reglamento 1177/2010 sobre los derechos de los pasajeros que viajan por mar y por vías navegables**

El pasado 18 de diciembre, entró en vigor el Reglamento 1177/2010, sobre los derechos de los pasajeros que viajan por mar y por vías navegables, que, en su art. 23, establece la obligación para el transportista de informar a los pasajeros sobre los derechos que les amparan.

Para dar cumplimiento a esta obligación, y a sugerencia de algunas empresas asociadas, elaboramos un cartel informativo que resume sucintamente los derechos establecidos en este Reglamento y de los derechos que, asimismo, establece el Reglamento 392/2009 sobre la responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente, que entró en vigor el pasado día 31 de diciembre y al que se hace referencia más abajo.

El Reglamento 1177/2010 también establece que las empresas deben disponer y poner a disposición de los pasajeros que los soliciten, unos resúmenes más detallados, elaborados por la Comisión Europea, de las disposiciones de ambos Reglamentos. El resumen del Reglamento 1177/2010, que nos fue remitido por la DGMM, lo circulamos a las empresas interesadas, junto con el cartel informativo, mediante circular de Ref: [UE 9/2012/EC](#) de 20 de diciembre.

El resumen oficial del Reglamento 392/2009, de momento, sólo está disponible en inglés, pero nos confirman desde la DGMM que se elaborará en los demás idiomas oficiales de la UE, por lo que, tan pronto tengamos la versión en castellano, se hará llegar para que puedan igualmente ponerlo a disposición del pasajero.

### **7.6 Entrada en vigor del Reglamento 392/2009 sobre la responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente. Proyecto de RD.**

La última vez que se trató sobre el asunto, fue en la reunión del Comité Directivo de 4 de octubre de 2012. Este Reglamento entró en vigor el pasado 31 de diciembre, aunque para los tráficos de cabotaje nacional, en el caso de los buques de pasaje de clase A, su aplicación se demorará hasta el 31 de diciembre de 2014, y en el caso de los buques de tipo B, hasta el 31 de diciembre de 2018.

Las normas sobre el seguro o garantía financiera, recogidas en el Reglamento, exigen que los buques matriculados en un Estado Parte, o que entren o salgan de un puerto de un Estado miembro, y que estén autorizados a transportar más de 12 pasajeros, tengan un seguro que cumpla los requisitos del Reglamento, y que lleven a bordo un certificado emitido por un Estado miembro que confirme que dicho seguro se encuentra en vigor. Para ello deberán contar con dos Blue Cards, una para riesgos de Guerra y otra para los de No-guerra.

Desde el primer momento, los Clubes de P&I del Grupo Internacional (GI) acordaron que emitirán las “Blue Cards” para la cobertura de riesgos “no de guerra”, pues entran dentro de

sus coberturas tradicionales. Por lo que se refiere a las Blue Cards para riesgos “de guerra”, las emitirán únicamente los siguientes Clubes: Swedish, UK, Skuld, Steamship, Standard, Shipowner’s y The West of England.

Fuera de las coberturas tradicionales, existen actualmente dos alternativas de seguro para los riesgos “de guerra” previstos en el Reg. 392/2009, que están ofrecidas por:

- **Safeguard Guarantee Company Ltd.**, filial del Club de P&I Gard: Emitirá, bajo determinadas condiciones, las Blue Cards para riesgos de guerra, tanto a los miembros del Gard, como a miembros de otros Clubes del GI, e incluso a los asegurados fuera del GI, siendo ellos los garantes de la cobertura.
- **Shoreline Insurance Managers (SIM)** (Marsh/Willis): Emitirá la Blue Card en nombre de una serie de aseguradores del Lloyd’s Market, que serán los que cubrirán los riesgos de guerra y terrorismo y la garantía de la Blue Card. Algunos de los Clubes de P&I antes indicados emitirán sus Blue Cards basándose en este programa.

Por otro lado, y como les venimos informando, está pendiente de publicación en el BOE el RD que regulará la responsabilidad civil de los transportistas y la emisión por parte de la DGMM de los citados certificados que acrediten la cobertura de seguro.

En el borrador de dicho RD, y que la DGMM nos hizo llegar para consulta, se establece que **la Administración expedirá un certificado siempre que el seguro o la garantía se haya suscrito con una entidad que se encuentre en alguna de las circunstancias siguientes:**

- a) Entidades aseguradoras que hayan obtenido autorización del Ministerio de Economía y Hacienda.
- b) Entidades domiciliadas en un país perteneciente al Espacio Económico Europeo distinto a España.
- c) Sucursales establecidas en el Espacio Económico Europeo de entidades aseguradoras domiciliadas en terceras países.
- d) Clubes integrados en el Grupo Internacional de Clubes de Protección e Indemnización.

Según el texto inicial del RD, las Blue Cards para riesgos de guerra emitidas por Safeguard o Shoreline no tendrían validez para la DGMM. Por ello, hemos estado buscando una solución con la Subdirección General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima y la de Normativa Marítima y Cooperación Internacional, para encontrar una solución, dado que no todos los Clubes del GI van a emitir las Blue Cards para riesgos de guerra.

Ante la inminente entrada en vigor del Reglamento, la DGMM decidió que, hasta el 20 de febrero de 2013, va a expedir los certificados a aquellos buques de bandera española que hayan suscrito sus garantías de seguro para estos riesgos incluso con Clubes de P&I no integrados en Grupo Internacional. Por tanto, hasta dicha fecha, aceptará las Blue Cards emitidas por “Safeguard”, o de cualquier otra entidad que reúna idénticas condiciones, pero que, a partir del 20 de febrero, sólo aceptaría las emitidas por una entidad que cumpla alguna de las condiciones (a – d) antes indicadas. Informamos oportunamente a las empresas mediante circular de referencia [UE 8/2012/EC](#) de 19 de diciembre.

Teniendo en cuenta que algunos Clubes, como el Britannia, finalmente han decidido no emitir las Blue Cards y ofrecen a sus miembros el programa de Shoreline como solución, la DGMM se está replanteando la posibilidad de encajar este programa dentro de los supuestos que establece el RD, concretamente en el supuesto b): “entidades domiciliadas en un país perteneciente al Espacio Económico Europeo distinto a España”, ya que Shoreline emite las Blue Cards en nombre de una serie de sindicatos aseguradores del Lloyd’s Market, todos ellos establecidos en Londres, que serán los que cubrirán los riesgos de guerra y te-

rrorismo. Según nos informan, se ha enviado la consulta a la Dirección General del Seguro, para que sean ellos los que confirmen la solvencia de estas entidades y la posibilidad de que su cobertura sea aceptada en nuestro país.

Tan pronto tengamos noticias de la DGMM, se lo haremos saber.

## 7.7 Propuestas de reforma normativa para la mejora del REC.

Como ya se informó en la reunión del Comité Directivo de 4 de octubre, la DGMM está trabajando en un Plan Estratégico para promover la competitividad del Registro Especial de Canarias. Para ello han solicitado que desde ANAVE, se envíen las propuestas que consideremos estarían encaminadas a tal fin.

A este respecto, enviamos al Director General de la Marina Mercante, una carta con las siguientes propuestas:

- **Admitir la limitación de responsabilidad de las Organizaciones Reconocidas**, en la forma y cuantías previstas en la Directiva 2009/15.

El Gobierno aprobó el viernes 7 de diciembre el proyecto de Ley de modificación de la LOTT (Transporte Terrestre) en el que se suponía que se iba a incluir la limitación de responsabilidad de las SSCC. En el último momento, el ministerio de Fomento ha entendido que el lugar para incluirlo es la Ley de la Navegación Marítima, (LNM) y hemos confirmado que la DGMM ya ha enviado a Justicia una propuesta de enmienda en este sentido.

A pesar de que en puridad jurídica tendría mejor encaje en la LNM, según nos indicaron en fuentes parlamentarias, entre la aprobación de la modificación de la LOTT y la de la LNM podrían transcurrir posiblemente al menos unos 6 meses.

Por ello, previa consulta con la DGMM, el 12 de diciembre enviamos al Secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda una carta insistiendo en la importancia de que se introduzca esta modificación legal lo antes posible, mediante la LOTT, por medio de la oportuna enmienda parlamentaria.

- Aportar plena seguridad jurídica a los armadores en el ejercicio del derecho de **contratación de marinos extranjeros** en las condiciones previstas en la Disposición Adicional Décimosexta del RD Legislativo 2/2011, concretamente a la hora de obtener el permiso de trabajo y el visado, proponiendo la reforma del modificación del RD 557/2011, Reglamento de la L.O. 4/2000 (de extranjería), tras su reforma por la L.O. 2/2009.
- La revisión de la normativa española sobre **jornada de trabajo y descanso** de la gente de mar, RD 1561/1995, modificado por el RD 285/2002, a fin de alinear nuestra normativa nacional con la existente a nivel internacional, STCW-78 y, próximamente, CTM 2006.

Por otro lado, hemos venido realizando gestiones con el Ministerio de Trabajo. Concretamente, el pasado 15 de enero, mantuvimos una reunión con la Subdirectora General de Régimen Jurídico de la Secretaría General de Inmigración y Emigración, interesada en conocer más a fondo nuestro sector. En dicha reunión expusimos la problemática que la regulación actual sobre extranjería supone para la contratación de extranjeros y nuestras propuestas de reforma, en las que hemos tenido en consideración los comentarios recibidos de UGT – Mar a nuestras propuestas de modificaciones legales.

Tras esta reunión, y dada la importancia de estas reformas, hemos decidido enviarlas también a los Ministerios de Economía y de Industria (acompañadas de un informe que resume

tanto la normativa, como la situación y problemática del REC) pidiendo su apoyo a las mismas, por entender que resultarían claves para reactivar un sector estratégico de la economía española.

### **7.8 Pérdida de la bonificación del 90% de la cuota empresarial de Seguridad Social en buques del REC, por ingreso fuera de plazo.**

Como saben, la Ley 19/1994 de Régimen Económico y Fiscal de Canarias establece una bonificación del 90% en la cuota empresarial de la Seguridad Social de los trabajadores inscritos en buques abanderados en el Registro Especial de Canarias (REC).

En más de una ocasión nos han planteando algunas empresas asociadas el problema que supone realizar los ingresos de las cuotas fuera del plazo reglamentario, ya que pierden automáticamente el derecho a la práctica de bonificaciones, según establece el art. 60.2 del RD 1415/2004 (Reglamento General de Recaudación de la Seguridad Social) (ver circular de Ref.: [Econ. Fin.18/2012/EC](#) de 27 de noviembre).

No obstante, dada la situación económica actual, hemos estudiado la normativa de aplicación, y según establece el art. 37 del citado Reglamento de Recaudación: el **art. 37** del citado Reglamento establece lo siguiente:

*“Cuando concurren circunstancias excepcionales que afecten a un determinado sector de actividad o ámbito geográfico, que dificulten el cumplimiento de la obligación de cotizar, el Gobierno, **por real decreto, podrá autorizar genéricamente a los responsables de pago afectados a realizar el ingreso de las cuotas en plazos o condiciones distintas** a los previstos en este reglamento o autorizadas en su aplicación.”*

Por ello, hemos solicitado a la CEOE que enviasen una carta al Secretario General de Estado de la Seguridad Social, solicitando un RD que establezca que, si los ingresos de las cuotas no se producen en tiempo y forma, se apliquen los mismos porcentajes de recargo que en el régimen general, sobre la cuota neta, pero sin que se produzca la pérdida total de la bonificación.

Tenemos constancia de que la CEOE ya ha enviado dicha carta y les informaremos de cualquier novedad al respecto.

### **7.9 Propuesta de reglamento europeo sobre reciclaje de buques**

Como les informamos oportunamente, la Comisión Europea ha presentado una propuesta de reglamento sobre reciclaje de buques, que está siendo actualmente considerada por la Comisión de Medio Ambiente del Parlamento Europeo.

Según nos indican desde ECSA, se pretende llegar a un acuerdo en primera lectura.

Inicialmente la acogida de nuestro sector a la posibilidad de una propuesta de reglamento sobre esta materia fue positiva, siempre que sustituyese al Reglamento nº 1013/2006 relativo a los traslados de residuos, y se basara en las mismas especificaciones y normas técnicas que recoge el Convenio de Hong Kong (HKC).

Sin embargo, una vez analizada la propuesta concreta, ha suscitado una notable preocupación, tanto en ECSA como en otras organizaciones marítimas internacionales como BIMCO, ICS e INTERTANKO. Ello se debe a que muchas de las normas de la propuesta van más allá de lo establecido en el HKC y de los parámetros técnicos establecidos por la OMI, lo que provocaría, como pudo haber sucedido con la reciente Directiva relativa a los conteni-

dos de azufre en los combustibles marinos, que existiese una regulación regional europea distinta de la internacional y con requisitos muy diferentes.

De ello podrían deducirse dos consecuencias:

- el sector marítimo europeo perdería competitividad en el contexto internacional,
- se retrasaría la ratificación y entrada en vigor del HKC, que entendemos constituye una norma muy necesaria en el ámbito global mundial y que establece unos requisitos suficientes para la seguridad y la protección del medio ambiente.

Más aún, todas las organizaciones marítimas anteriormente indicadas coinciden en señalar que la mayoría de las propuestas del ponente del Parlamento, alejan aún más la propuesta de Reglamento de lo establecido en el Convenio, y por tanto no deberían ser aceptadas.

Si bien es cierto que el Convenio de Hong Kong está sujeto a un proceso que podría ser largo hasta su completa y efectiva entrada en vigor, el sector marítimo entiende que diversas actuaciones por parte de los implicados y afectados por el Convenio podrían contribuir al éxito del mismo. Para ello ya se han desarrollado Medidas provisionales para aquellos armadores que vendan buques para el reciclaje según el HKC, que pretenden facilitar, mediante medidas comerciales, la puesta en práctica de los principios contenidos en el Convenio. Tanto ANAVE como ECSA entendemos que la Comisión podría establecer medidas similares, y que el objetivo primordial de la UE en este campo debería ser animar a los Estados a ratificar el HKC lo antes posible, evitando al mismo tiempo introducir medidas y obligaciones que vayan más allá de lo exigido por la OMI.

Por todo ello, nos hemos puesto en contacto con los europarlamentarios españoles tanto de la Comisión de Medio Ambiente, como de la de Transporte, para que tengan en cuenta estas consideraciones, y pidiéndoles que apoyen la postura transmitida por ECSA, con vistas a la próxima votación de la Comisión de Medio Ambiente que tendrá lugar el próximo 20 de febrero, evitando se aprueben normas europeas no alineadas con la normativa internacional, y participando activamente para ello en el proceso de toma de decisiones.

Del mismo modo, vamos a hacer gestiones ante el ministerio de Medio Ambiente, que es quien está llevando este asunto en el Consejo, para transmitirles los mismos mensajes. Con la DGMM hemos confirmado que apoyan plenamente nuestros planteamientos.

## **7.10 Practicaje**

### **Pruebas específicas para el reconocimiento de la capacitación profesional para prestar el servicio en el Puerto de Melilla.**

El pasado día 1 de enero se ha publicado en el BOE la Resolución de la DGMM por la que se convocan las pruebas específicas para el reconocimiento de la capacitación profesional para prestar servicios portuarios de practicaje, en el puerto de Melilla. Las pruebas se han celebrado durante el mes enero de este mismo año. Ver circular de 9 de enero y referencia [Puertos 3/2013/EC](#).

### **Pruebas de conocimiento general para el reconocimiento de la capacitación profesional para prestar servicios portuarios de practicaje.**

El 25 de enero se publicó en el BOE la Resolución de la DGMM por la que se convocan las pruebas de conocimiento general para el reconocimiento de la capacitación profesional para prestar servicios portuarios de practicaje, en un puerto o grupo de puertos determinado, y que les hicimos llegar mediante circular de la misma fecha y de referencia [Puertos 4/2013/EC](#). Las pruebas se celebrarán el próximo mes de marzo, en las fechas que se indicarán en la publicación de la lista definitiva de admitidos y excluidos.



La superación de estas pruebas generales de reconocimiento de capacitación profesional es requisito necesario para presentarse posteriormente a las pruebas específicas en los diferentes puertos.

#### **7.11 Titulaciones profesionales:**

##### **Pruebas para la obtención de los títulos de Piloto de Segunda, Oficial de Máquinas de Segunda y Oficial Radioelectrónico de Segunda de la Marina Mercante**

El día 25 de enero se publicó en el BOE la resolución de la DGMM por la que se convocan pruebas de aptitud para la obtención de los títulos de Piloto de Segunda, Oficial de Máquinas de Segunda y Oficial Radioelectrónico de Segunda de la Marina Mercante, y que les hicimos llegar mediante circular de la misma fecha y referencia [SMA 4/2013/EC](#).

Las pruebas se realizarán dentro del año 2013 en dos convocatorias ordinarias. El plazo de presentación de solicitudes finalizará el día 29 de abril de 2013, para la convocatoria del mes de mayo, y el día 31 de octubre de 2013, para la convocatoria del mes de noviembre.

##### **Pruebas de conocimiento de legislación marítima española para 2013.**

El pasado 29 de enero se publicó en el BOE la Resolución de la DGMM por la que se convocan pruebas sobre conocimiento de la legislación marítima española para el año 2013 y se actualiza el contenido de las mismas, y que les hicimos llegar mediante circular de referencia [Varios 3/2013/EC](#).

La superación de estas pruebas será exigible para el reconocimiento:

- De los títulos profesionales expedidos por otros estados parte del Convenio STCW 78/95, que habiliten para ejercer de Capitán o de Primer oficial de puente, tal y como establece el art. 37 del RD 973/2009, por el que se regulan las titulaciones profesionales de la marina mercante.
- De los títulos profesionales con atribuciones para ejercer de Capitán o Primer Oficial de Puente en buques nacionales, obtenidos por ciudadanos del Espacio Económico Europeo (EEE) que no tengan nacionalidad española, y expedidos por un Estado miembro del EEE, según establece el art. 38 del citado RD 973/2009.

Asimismo, podrán participar en estas pruebas:

- Los nacionales de los países del Espacio Económico Europeo (EEE) listados, con titulación profesional obtenida en alguno de ellos.
- Los ciudadanos españoles y los ciudadanos de la Confederación Suiza que posean las mencionadas titulaciones expedidas, igualmente, en cualquier país del EEE.
- Los ciudadanos españoles que hayan obtenido la titulación profesional en México, Argentina, Chile, Perú, Cuba, y como **novedad respecto a 2012, Ecuador y Uruguay.**

#### **7.12 Piratería. Proyecto de norma internacional sobre reglas de actuación de guardias armados.**

Varias organizaciones internacionales sectoriales, entre ellas ICS y BIMCO, están promoviendo el desarrollo de una propuesta de Norma internacional sobre Reglas para el Uso de la Fuerza (RUF) por parte de los guardias armados a bordo, como consecuencia del reciente aumento de la regulación que autoriza el embarque de guardias armados por parte de varios

países de bandera (Alemania, Bélgica, Chipre, Dinamarca, España, Finlandia, Grecia, Italia, Luxemburgo, Polonia, Reino Unido y Suecia).

La existencia de dicha Norma internacional (análoga a las normas ISO) puede suponer ventajas, ya que establecería un marco de referencia a la que podrían hacer atenerse las regulaciones nacionales.

ICS nos ha consultado un “borrador final” de esta propuesta de Norma, que enviamos a las empresas para su conocimiento y consideración en la circular de ref. [Varios 1/2013/MC](#), de 11 de enero.

En esencia, la propuesta recoge una respuesta escalonada en los siguientes pasos:

- Vigilancia. Aviso al capitán en caso de embarcación sospechosa.
- Avisos “no cinéticos” o “no violentos”.
- Extraer de su lugar de almacenamiento y cargar las armas de fuego.
- Exhibir las armas a la vista de los piratas.
- Disparos disuasorios.
- En caso de ataque inminente o efectivo, uso de las armas, incluyendo las letales, para autodefensa. El uso directo de las armas contra buques o personas debería ser, por tanto, el último recurso.

Tanto la existencia de la norma en sí, como esta secuencia nos parecen, en principio, muy razonables. Dado que no hemos recibido comentarios ni objeciones por parte de las empresas a dicha iniciativa, tenemos previsto informar favorablemente a ICS sobre esta propuesta.

### **7.13 Puntos de contacto nacionales para cuestiones de seguridad y prevención de la contaminación.**

El 31 de diciembre, la OMI publicó la versión actualizada de la lista de puntos de contacto nacionales encargados de recibir, tramitar y transmitir los informes urgentes de los buques a los Estados ribereños sobre los incidentes relacionados con sustancias perjudiciales, incluidos los hidrocarburos.

Esta información permite cumplir las reglas 37 del Anexo I y 17 del Anexo II de MARPOL que exigen, respectivamente, disponer de un Plan de emergencia a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos (conocido como SOPEP) y de un Plan de emergencia en caso de contaminación marina por sustancias nocivas líquidas (SMEP). Ambos planes deben incluir una lista de autoridades o personas a quienes debe darse aviso en caso de suceso que entrañe contaminación por dichas sustancias.

En la circular de ref. [SMA 1/2013/AB](#), de 22 de enero, hemos recomendado a las empresas que circulen la lista entre los buques de sus flotas y actualicen consecuentemente la documentación de los planes SOPEP y SMEP, para evitar dificultades en las inspecciones de Port State Control.

### **7.14 Dificultades con la transferencia de ingresos desde puertos de Argelia.**

La Subdirección General de Normativa Marítima y Cooperación Internacional de la DGMM nos pidió que **recabemos información** entre las empresas de ANAVE para conocer si alguna de ellas ha experimentado dificultades con las autoridades marítimas argelinas en relación con la transferencia de ingresos, desde los puertos de Argelia y en Sierra Leona, restringiendo la capacidad de las compañías para operar.

La DGMM ha recibido esta solicitud del Grupo Consultivo del Transporte Marítimo (CSG), al que España pertenece, y que está formado por las administraciones marítimas de 18 países que reconocen los principios liberales de acceso abierto y sin restricciones a los mercados marítimos internacionales sobre la base comercial de una competencia libre y justa. Las iniciativas conjuntas del CSG van dirigidas a terceros países y el grupo adopta medidas sobre decisiones discriminatorias, proteccionistas y restrictivas.

Sobre este asunto, les informamos en la circular de ref. [SMA 2/2013/AB](#), de 23 de enero.

## **8. Ruegos y preguntas.**