



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

**Jueves, 7 de marzo de 2013, 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. Nuevo mecanismo de financiación para el pago de proveedores de las CCAA y Entidades Locales.
  - 2.2. Consulta pública por la Comisión Europea sobre exenciones de practicaje.
  - 2.3. Entrega premios ANAVE de periodismo 2012 (13 de marzo, 12.30 h).
  - 2.4. Participación en el Foro de Logística del Ministerio de Fomento.
  - 2.5. Participación en otras jornadas y reuniones.
3. Convenio de la OIT sobre el Trabajo Marítimo.
  - 3.1 Reunión del Grupo de Trabajo de ANAVE (19 de febrero)
  - 3.2 Reunión con la Administración de seguimiento del proceso de implantación en España (20 de febrero).
  - 3.3 Curso ANAVE-Bureau Veritas sobre el Convenio.
4. Plan de competitividad del Registro Especial de Canarias. Reunión mantenida por Manuel Carlier con el DGMM.
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 7 de febrero, fue circulado junto con el Orden del Día de esta reunión el 25 de febrero. No habiéndose recibido ninguna observación a la misma, **se propondrá su aprobación.**

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

### **2.1. Nuevo mecanismo de financiación para el pago de proveedores de las CCAA y Entidades Locales.**

El pasado 22 de febrero, el Consejo de Ministros aprobó el Real Decreto-Ley 4/2013 de medidas de apoyo al emprendedor y de estímulo del crecimiento y de la creación de empleo, que fue publicado en el BOE al día siguiente.

Entre otros aspectos, dicho RD-Ley, amplía el mecanismo de financiación para el pago a los proveedores de las Entidades Locales y Comunidades Autónomas, aprobado el año pasado por el Gobierno, mediante los siguientes acuerdos:

- Acuerdo 6/2012 del Consejo de Política Fiscal y Financiera, por el que se fijan las líneas generales de un mecanismo extraordinario de financiación para el pago a los proveedores de la Comunidades Autónomas (CCAA)
- Acuerdo de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos para la puesta en marcha del mecanismo de financiación para el pago a los proveedores de las CCAA.

Hasta ahora, estos acuerdos eran aplicables a contratos incluidos en el ámbito de aplicación del Texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, aprobado por el RD Legislativo 3/2011, por lo que las deudas que las CCAA de Canarias y Baleares mantienen con algunas de nuestras empresas asociadas por las bonificaciones efectuadas en los billetes de los pasajeros residentes en las mismas quedan fuera del ámbito de aplicación del mecanismo.

A pesar de los contactos y cartas enviadas tanto al Ministro de Hacienda, como a la Secretaría General de Transportes (Fomento), para que se ampliase el ámbito de aplicación de los Acuerdos y/o se aprobase uno similar, tras estudiar el nuevo mecanismo aprobado, parece desprenderse que de nuevo los créditos no cobrados quedarían fuera.

Puesto en contacto urgentemente con el Gabinete del Secretario de Estado de Administraciones Públicas, se nos ha indicado que, atendiendo a las reiteradas peticiones de ANAVE, **estos créditos se incluyeron en el Programa de Aplicación del Fondo de Liquidez Autonómica (FLA), bajo el epígrafe: “Subvenciones otorgadas en el marco de la contratación pública, en concepto de bonificación de las tarifas pagadas por los usuarios por la utilización de un bien o servicio, en la parte financiada por la Comunidad”.**

El FLA, dotado con 18.000 millones de euros, se creó mediante el RD-Ley 21/2012 y se utiliza con arreglo a un Programa de Aplicación que cada Comunidad Autónoma desarrolló, sobre la base de un documento del MINHAP que no se hizo público con carácter general, pero sí conocían cada una de las CCAA que se adhirieron al FLA (entre ellas Baleares y Canarias), que es en el que se incluyó la frase citada.

### **2.2. Consulta pública por la Comisión Europea sobre exenciones de practicaaje.**

El 27 de febrero la Comisión Europea ha lanzado una consulta pública sobre Certificados de Exención de Practicaaje (PECs) para recabar las opiniones de todas las partes afectadas sobre los aspectos más controvertidos que se han identificado en esta materia. A partir de las conclusiones extraídas de esta consulta, la UE estudiará la posibilidad de tomar medidas para mejorar el uso de los PECS.

La Comisión ha elaborado un cuestionario, que hemos enviado a las empresas mediante la circular [SMA/6/2013/AB](#). Se debe contestar *online* y la fecha límite es el **jueves 9 de mayo**.

Como ya les informamos, en octubre de 2012, la Comisión publicó un Estudio preparatorio sobre Certificados de Exención de Practicaje. Uno de los aspectos que destacaba este estudio era los costes de operación innecesarios que tenían que asumir las navieras que operan en la UE debido al complejo mecanismo para obtener los PECs. A pesar de las recomendaciones de la Comisión para que los Estados miembros establezcan marcos normativos nacionales sobre esta materia, algunos países de la UE siguen sin reconocer los PECs en sus legislaciones, argumentando que al otorgarlos se ve comprometida la seguridad. No obstante, tal y como se señala en el citado estudio, cuando se otorgan de forma responsable los PECs no suponen un impacto negativo en la seguridad.

Dada la importancia de este asunto para algunas empresas, que en reiteradas ocasiones nos han manifestado la necesidad de que nuestra administración marítima simplifique la práctica administrativa para facilitar la concesión de exenciones, parece muy conveniente que el mayor número posible de empresas conteste directamente el cuestionario, independientemente de que desde ANAVE también lo hagamos.

### **2.3. Premios ANAVE de periodismo 2012 – miércoles 13 de marzo.**

El acto de entrega de los Premios ANAVE de Periodismo 2012 tendrá lugar el próximo 13 de marzo (miércoles) a las 12:30 h en el Salón de Actos de la Asociación de la Prensa de Madrid (C/Claudio Coello, 98 – esquina a c/ Juan Bravo).

En el mismo intervendrá el Director General de la Marina Mercante, así como el Presidente de ANAVE y, como en años anteriores, ANAVE avanzará datos de los principales indicadores sobre la evolución del transporte marítimo en el pasado año 2012.

Nos gustaría contar con la máxima representación posible de las empresas asociadas.

### **2.4. Participación en el Foro de Logística del Ministerio de Fomento.**

El pasado 12 de febrero, la ministra de Fomento, Dña. Ana Pastor, presentó la “Unidad Logística”, un proyecto que pretende revitalizar las políticas en este campo y que, como primera actuación, se encargará de confeccionar un Plan Nacional Integral Logístico, junto con un borrador de Mapa Logístico Español que se quiere presentar en junio/julio de 2013.

Para ello se ha constituido un Comité de Expertos, formado por una amplísima representación del sector del transporte y la logística, a nivel tanto de Administración (el Ministerio de Fomento y todos sus organismos y empresas) como del mundo empresarial, con casi 50 organizaciones sectoriales (entre ellas ANAVE y SPC-Spain) y, más adelante, las demás Administraciones involucradas (sobre todo Comunidades Autónomas).

En la última reunión de la Comisión Permanente, se ofreció a los miembros de la misma la posibilidad de designar un experto de sus empresas en la materia para representar a ANAVE en este foro. A propuesta de D. Adolfo Utor, se acordó designar a D. José Vicente Torner, de Balearia, quien asistió a la citada reunión del 12 de febrero.

En la misma se emplazó a los distintos miembros del Comité a presentar, no más tarde del 26 de enero, un diagnóstico y unas propuestas de actuación, de las que surgirán una serie de conclusiones y directrices que conformarán el primer informe de la Unidad Logística y que se hará público en junio como programa marco de actuación.

En ANAVE, y en consulta con D. José Vicente Torner, elaboramos un documento de diagnóstico y propuestas, basándonos principalmente en las que ya se incluían en el Plan de

Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI) que fue presentado por la ministra el pasado 26 de septiembre, y que ya analizamos y valoramos favorablemente. En nuestra circular [Varios 6/2013/MH](#) del 13 de febrero, les pedimos sugerencias y propuestas sobre dos líneas principales de actuación, basadas ambas en el PITVI:

- La mejora de los accesos a los puertos, tanto por carretera como por ferrocarril que son cruciales en el desarrollo de un transporte multimodal eficiente. Apoyar a medio/largo plazo el desarrollo de las conexiones ferroviarias con los puertos, pero sin olvidar, a corto/medio plazo, la necesidad de potenciar también los accesos por carretera.
- La coordinación y simplificación de los controles aduaneros y para-aduaneros, mediante:
  - La automatización y simplificación de procesos
  - Y la armonización de los requisitos administrativos y aduaneros.

Finalmente, el 25 de febrero, enviamos nuestro informe de sugerencias y propuestas a la Unidad Logística.

ANAVE también ha participado en la elaboración de los diagnósticos y propuestas que han presentado SPC-Spain y la Comisión de Intermodalidad del Consejo Nacional del Transporte Terrestre, del Ministerio de Fomento.

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

- El 5 de febrero, D. Manuel Carlier representó a ANAVE en una reunión del patronato de la Fundación Lamet.
- El 12 de febrero, D. José Vicente Torner, Director de Balearia Cargo representó a ANAVE en la reunión constitutiva de la “Unidad de Logística”, que coordinará todas las actuaciones en este ámbito, celebrada en el Ministerio de Fomento.
- El 14 de febrero, D. Manuel Carlier presentó la ponencia “*La Marina Mercante – Su posible evolución*”, en una jornada organizada por la Real Academia de la Mar en Cuartel General de la Armada.
- Ese mismo día, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco se reunieron con D. Francisco Arnau, ex inspector de trabajo y abogado especialista en el Convenio sobre el Trabajo Marítimo.
- El 25 de febrero, Dña. Elena Seco participó en una reunión de la Comisión de Intermodalidad del Consejo Nacional del Transporte Terrestre, del Ministerio de Fomento.
- El 27 de febrero, D. Manuel Carlier participó en un “Encuentro con la Mar” organizado por el Cluster Marítimo Español sobre “Uso de GNL como combustible por los buques”.
- El 28 de febrero, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco se reunieron con D. Carlos Rodríguez Santos y D. Roy Garibaldi, representantes del Registro de Madeira, con quienes trataron, entre otros aspectos, sobre la aplicación del Convenio Marítimo de la OIT.

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

### **3.1. Reunión del Grupo de Trabajo de ANAVE.**

El pasado 19 de febrero, tuvo lugar la primera reunión del Grupo de Trabajo de ANAVE sobre la aplicación del MLC 2006, a la que acudieron unos 20 representantes de las empresas

asociadas, y en la que se repasaron los asuntos que se iban a tratar en la reunión prevista con la Administración al día siguiente y, en particular, se revisaron los borradores de los siguientes documentos:

- Procedimiento de tramitación de quejas.
- Declaración de Conformidad Laboral Marítima Parte I.
- Lista de comprobación (Checklist)

El resultado de esta reunión, y los comentarios y conclusiones de la reunión mantenida al día siguiente con la Administración, figuran en un informe detallado que enviamos a las empresas mediante la circular de fecha 21 de febrero y [Ref: Rel. Ind. 5/2013/EC](#) y se resumen sucintamente en el punto siguiente.

**La próxima reunión de este Grupo tendrá lugar el jueves 14 de marzo, a las 11:30, en la sede de ANAVE. Recordamos que está abierto a la participación de todas las empresas que lo deseen.**

### **3.2. Reunión con la Administración de seguimiento del proceso de implantación en España.**

Se celebró el 20 de febrero en la sede de la DGMM y participaron la propia DGMM, el Instituto Social de la Marina y la Inspección de Trabajo. Por ANAVE, D. Manuel Carlier, Dña. Elena Seco y Dña. Esther Celdrán.

Los asuntos tratados fueron los siguientes:

**A. Procedimiento de tramitación de quejas a bordo:** Se aprobó la propuesta de ANAVE con algunos cambios sugeridos por las empresas asociadas en la reunión de la víspera y por la propia Administración. Se adjuntó a la misma circular indicada en el párrafo anterior y puede darse por definitivo. Asimismo, la Administración nos confirmó que se trata únicamente de un modelo y que cada empresa podrá elaborar el suyo propio respetando los contenidos mínimos establecidos en el mismo.

**B. Lista de comprobación (*Checklist*):** A la mencionada circular se adjuntó el nuevo borrador elaborado por la Inspección de Trabajo. Cabe mencionar:

**B.1. Certificados médicos de los marinos:** En la reunión del Grupo de Trabajo de ANAVE se puso de manifiesto que los certificados oficiales actuales no cumplen con lo exigido en la Norma A1.2.6.a) del Convenio, sobre los reconocimientos de la vista y el oído. El ISM nos confirmó que no tienen intención de modificar los formularios actuales, porque consideran que el detalle de los resultados de los reconocimientos se debe mantener con carácter confidencial, por lo que, en principio, van a hacer uso de una equivalencia substancial entre la normativa española actual que lo regula, y lo exigido en el CTM 2006.

**B.2. Acomodación en buques existentes:** la nueva *checklist* diferencia muy claramente entre buques nuevos y existentes, como habían pedido las empresas.

**C. Acuerdos de empleo de la gente de mar (SEAs):** éste sigue siendo uno de los puntos que suscitan más dudas.

**C.1. En el caso más sencillo, de que el armador del buque sea, a la vez, el empleador directo de todo el personal de a bordo:** Parece que la Inspección de Trabajo está conforme con el modelo de suplemento al contrato de trabajo propuesto por ANAVE. Hemos quedado en que traduciremos los modelos de contrato de trabajo oficiales al inglés, tal y como exige el CTM 2006, estando a la espera de que confirmen si sería posible utilizar, a semejanza de la práctica de Noruega, el procedi-

miento de las Equivalencias Substanciales para los contratos actualmente vigentes, y así evitar la firma de todos los contratos.

**C.2. Caso más complejo, el armador del buque no es el empleador directo de todo el personal de a bordo:** Tanto en la reunión del grupo de trabajo, como en la mantenida con la Administración, se puso de manifiesto la dificultad que supone este supuesto, teniendo en cuenta además que el CTM 2006 exige, en su Regla 1.4, que las empresas encargadas de la colocación de la gente de mar cuenten con las autorizaciones correspondientes.

Es claro que, en el caso de que estas agencias actúen simplemente como mediadores, poniendo en contacto a los marinos con los armadores, es suficiente con que obtengan la autorización para funcionar como “agencias de colocación”, según lo establecido en el RD 1796/2010, dando así cumplimiento a lo exigido por el CTM y la legislación española.

El supuesto que presenta mayores dificultades es aquel en el que la agencia o agente actúan como empleadores de marinos, pues, según la Inspección de Trabajo, dependiendo de las actividades que desarrolle la agencia, en algún caso se podría interpretar que se trata de una cesión ilegal de trabajadores, según lo establecido en el art. 43 del Estatuto de los Trabajadores. En este caso, la agencia de embarque podría tener que constituirse como Empresa de Trabajo Temporal (ETT). Estamos tratando esta cuestión con el mayor detalle.

**C.3. Equivalencia substancial (solución de Noruega):** Propusimos a la Administración seguir el modelo de DCLM Parte I elaborado por Noruega, que se analizó por el Grupo de Trabajo de ANAVE, incluyendo en la misma una equivalencia substancial. Ésta sería la vía más sencilla para que los contratos ya existentes cumplieren el CTM 2006 sin necesidad de firmar addenda a los mismos ni de modificarlos. La Administración no descartó utilizar esta vía y la inspección de trabajo quedó en estudiarla en profundidad y darnos una respuesta en la próxima reunión que mantengamos con ellos, prevista para el próximo 19 o 20 de marzo.

**D. DCLM Parte I:** Como saben, el borrador actual de este documento sólo consiste en un listado de normas españolas. Algunas empresas plantearon que la falta de desarrollo de alguna de estas normas podría suponer un problema de cara a las inspecciones de *Port State Control*, por lo que acordamos con la Administración proponerles un poco más de detalle en aquellas materias en que las normas se separen del convenio. Otra posibilidad es que la DCLM I se mantenga como está y sean las empresas, en la DCLM Parte II, las que expliquen, más detalladamente, cómo aplican las normas nacionales. **Se pedirá al Comité Directivo su opinión sobre cual de estas dos opciones le parece más adecuada.**

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

Según les informamos, mediante la circular de 27 de febrero y [Ref.: Formación 2/2013/DM](#), el curso sobre el MLC 2006 traducido al castellano y que incorpora las últimas actualizaciones de la documentación procedente de la Administración, ya está operativo en la plataforma de eLearning del BV.

Como ya saben, este 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. El BV se ha ofrecido a gestionar esta bonificación si el cliente así lo solicita, sin coste para las empresas. Los alumnos podrán acceder al curso una semana después del momento en que cada empresa facilite a BV toda la documentación necesaria para tramitar la bonificación.

Dado que el curso puede resultar sin coste a las empresas, desde ANAVE les venimos sugiriendo que al menos un oficial de cada buque haya completado el curso, con vistas a garantizar una implantación adecuada del convenio en sus buques y evitar deficiencias o detenciones en las inspecciones de *Port State Control*.

En el momento de redactar estas notas, el curso contaba ya con 103 alumnos inscritos, los primeros de los cuales han comenzado a recibir el curso el 1 de marzo.

#### **4. Plan de competitividad del Registro Especial de Canarias. Reunión mantenida por Manuel Carlier con el DGMM.**

Como ya les informamos en la reunión del Comité Directivo de fecha 7 de febrero, llevamos varios meses realizando las gestiones, en contacto con diversas Administraciones, exponiendo la inseguridad jurídica que la regulación actual sobre extranjería supone para la contratación de extranjeros y nuestras propuestas de reforma de la normativa nacional para mejorar la competitividad del REC, en concreto mediante:

- La reforma del RD 557/2011, Reglamento de la L.O. 4/2000 (de extranjería), tras su reforma por la L.O. 2/2009, para 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.
- 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.

La próxima entrada en vigor del MLC 2006 hace aún más urgente estas medidas, especialmente la primera, para asegurar la plena legalidad de las normas del REC.

El pasado 20 de febrero, D. Manuel Carlier mantuvo una reunión con D. Rafael Rodríguez Valero, Director General de la Marina Mercante, al que presentó un informe que recoge nuestras propuestas sobre las modificaciones normativas citadas. El Director se ha mostrado conforme con el contenido y la urgencia de las sugerencias presentadas, que están siendo analizadas por las Subdirecciones de la DGMM.

Copia del mismo informe se ha remitido también al Instituto Social de la Marina que, en conversación telefónica, nos ha manifestado que comparte nuestro punto de vista sobre la necesidad de la reforma del RD 557/2011 arriba indicado. Idéntico planteamiento se ha hecho con la DG de Inmigración, también del ministerio de Empleo.

El objetivo es que el ministerio de Fomento, a instancias de la DGMM, solicite estas modificaciones normativas, y conseguir el apoyo expreso a las mismas por varias instancias del ministerio de Empleo y tal vez de otros como Industria y Economía.

Se informará al Comité Directivo de las últimas novedades en relación con este asunto.

#### **5. 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, los próximos 13 y 14 de junio tendrán lugar las Asambleas anuales de ANAVE y ECSA en los lugares y horarios que se detallan a continuación:

## Jueves 13 Junio

### **Actos de ANAVE (horario aún provisional).**

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

**Lugar:** Sería sin duda cómodo celebrarlo en el mismo lugar (Hotel Ritz) en que tendrá lugar el acto conjunto de ANAVE-ECSA, pero las únicas salas disponibles para ello son de gran tamaño y muy elevado coste. Por ello, se está barajando la posibilidad de celebrarlo en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales o en la CEOE. Ninguno de estos sitios supondría un coste para ANAVE. Se solicitará al Comité Directivo que decida al respecto.

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

**Lugar:** Hotel Ritz de Madrid.

Autoridades: 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.

Como ya se informó en la última reunión del Comité Directivo, para esta cena, a la que se prevé puedan asistir, en principio, entre 180 y 230 personas se están buscando 5 patrocinadores a razón de 5.000 € cada uno. Por el momento han confirmado el patrocinio Bureau Veritas, Puertos del Estado y Grupo Bergé. Se siguen haciendo gestiones con CEPSA y el Cluster Marítimo.

## Viernes 14 Junio

### **Actos de ECSA**

El ministerio de Fomento ha confirmado la cesión gratuita del Palacio de Zurbano.

09.30 h – Board of Directors y Asamblea de ECSA

13.30 h – Comida buffet

14.30 h – Fin comida

Estos actos serán sufragados por ECSA, que cuenta con un presupuesto de 4.000 € para el buffet.

## **6. Asuntos varios.**

### **6.1. Reglamento 392/2009 sobre la responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente. Blue Cards para riesgos de guerra.**

Como ya les comentamos en la anterior reunión del Comité, aún 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.

Según el borrador de texto del RD, las Blue Cards para riesgos de guerra emitidas por Clubes de P&I no pertenecientes al Grupo Internacional (GI), como las ofrecidas por *Safeguard* o *Shoreline*, no tendrían validez para la DGMM. Ante la inminente entrada en vigor del Reglamento, la DGMM decidió que, hasta el 20 de febrero de 2013, iban 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 dicho GI.

Como saben, algunos Clubes como el Britannia, finalmente han decidido no emitir las Blue Cards para riesgos de guerra y ofrecen a sus miembros el programa de *Shoreline* como so-



lución. 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 terrorismo. Según nos informaron, 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.

Por tanto, y dado que aún no se había recibido respuesta, y que el plazo de las coberturas y garantías de los Clubes finalizaba el 20 de febrero, el día 13 de febrero recibimos una nueva comunicación de la DGMM por la que nos informaba de que por el momento seguirán aceptando dichas garantías de seguro, sin necesidad de que sean suscritas, de momento, por los Clubes de P&I del GI.

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

Como saben, y en relación con este asunto, enviamos, a través de la CEOE, una petición al Secretario de Estado de la Seguridad Social, solicitando un RD que establezca que, en el caso de los buques inscritos en el REC, 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, tal y como se deduce del art. 60.2 del RD 1415/2004 (Reglamento General de Recaudación de la Seguridad Social).

Lamentablemente, el Secretario de Estado estimó que, dada la situación económica actual que afecta a la gran mayoría de las empresas españolas, no era oportuno establecer, para las empresas navieras, un régimen especial o diferente al ya existente.

Además de su respuesta a este punto concreto, el Secretario manifiesta en su carta sus dudas sobre la eficacia de las medidas de apoyo al REC, aunque se muestra dispuesto a comentar y tratar las causas de la disminución en los últimos años de la flota abanderada en España.

Aprovechando el ofrecimiento del Secretario de Estado, y dado que venimos proponiendo a los distintos Ministerios implicados una serie de medidas para la mejora del REC, hicimos saber a la CEOE en nuestra carta de respuesta que próximamente les pediremos de nuevo ayuda para concertar con él una reunión, con el fin de ampliarle la información sobre este asunto y pedirle apoyo a nuestras propuestas de mejora.

## **6.3 LNG como combustible: Comunicación de la Comisión sobre una estrategia europea en materia de combustibles alternativos.**

El 24 de enero la Comisión Europea hizo pública la Comunicación del asunto a la que acompaña una Propuesta de Directiva sobre la creación de una infraestructura para los combustibles alternativos.

En esta comunicación se destaca la necesidad de reducir la dependencia de los países de la UE del petróleo importado, para lo que se “*propone, para todos los modos de transporte, una estrategia global en materia de combustibles alternativos y el camino para su ejecución*”.

En el caso del transporte marítimo, la Comunicación pone énfasis en el **uso del LNG como combustible**, cuyo desarrollo se ve obstaculizado por la falta de infraestructuras de suministro y de especificaciones técnicas comunes sobre los equipos de reabastecimiento, así como de reglamentos de seguridad para el repostaje.

La propuesta de Directiva, por su parte, dispone que todos los puertos marítimos y fluviales de la Red Transeuropea de Transportes (TEN-T) principal, **a más tardar el 31 de diciembre de 2020**, cuenten con puntos de repostaje de GNL y establece que “de aquí a 2014” se determinarán las especificaciones técnicas comunes que debe cumplir esta infraestructura, mediante una norma europea.

La comunicación además señala de que los fondos de la Unión Europea para la TEN-T, los de Cohesión y Estructurales y los préstamos del Banco Europeo de Inversiones se pueden utilizar, y se promoverá su uso prioritario, para el desarrollo del mercado de combustibles alternativos y la construcción de sus infraestructuras.

#### **6.4 Proyecto de Orden sobre condiciones técnicas de los equipos marinos.**

El 20 de febrero, recibimos de la DGMM para consulta el proyecto del epígrafe, que actualiza el RD 809/1999 sobre los requisitos y normas de ensayo de los equipos marinos, para adaptarlo a la Directiva 2012/32/UE e introducir las referencias a las últimas enmiendas aprobadas en los convenios internacionales. Hemos enviado este proyecto a las empresas mediante circular de ref. [SMA 5/2013/AB](#).

Los nuevos requisitos se aplicarán **a todos los equipos instalados con posterioridad al 30 de noviembre de 2015**. Hasta dicha fecha se podrán comercializar e instalar a bordo de buques españoles los equipos fabricados antes del **30 de noviembre de 2013**.

Aunque esta norma afecta fundamentalmente a los fabricantes de equipos, **se podrían ver afectados los buques**, independientemente de su pabellón, **que no estando registrados en un Estado miembro de la UE, vayan a ser registrados en España**. En alguna ocasión, alguna empresa naviera asociada ha tenido problemas a la hora de abanderar en España un buque adquirido de segunda mano, por carecer algunos de sus equipos de los certificados exigidos, por lo que se recomienda a las empresas que lo tengan en cuenta a la hora de adquirir un nuevo buque.

El proyecto que nos fue consultado concordaba con la Directiva Comunitaria a la cual traspone y que, en principio, no admite modificaciones. Por ello, en el caso de no recibir ninguna observación por parte de las empresas asociadas, informaremos favorablemente sobre el mismo.

#### **6.5 Derogación por la Comisión de las Directrices 2008 sobre Competencia: acuerdos entre empresas navieras.**

Aunque no afecta prácticamente a las empresas navieras, mediante la circular de 21 de febrero y [Ref.: UE 2/2013/EC](#) les informamos de que la Comisión Europea ha decidido no prorrogar las Directrices sobre la aplicación del artículo 81 del Tratado CE a los servicios de transporte marítimo, cuya vigencia expira el próximo 26 de septiembre. Estas Directrices se elaboraron y publicaron por la Comisión cuando, en 2008, se derogó el Reg. 4056/1986, que autorizaba los acuerdos de conferencias marítimas y pools en los servicios de transporte marítimo regular internacional.

Como consecuencia, desde 2008 se aplicarán a los servicios de transporte marítimo las reglas generales de competencia establecidas en el Tratado de la Unión Europea. Las Directrices iban dirigidas a facilitar a las empresas navieras la transición al nuevo régimen y habiendo transcurrido ya casi 5 años, no es necesaria su prórroga.

Recordamos que estas Directrices no tienen nada que ver con las Directrices de 2004 sobre Ayudas de Estado al Transporte Marítimo, sobre las cuales la DG COMP de la Comisión continúa trabajando y no se espera una decisión sobre su prórroga al menos hasta el mes de abril.

### **7. Ruegos y preguntas.**

