



REUNIÓN DEL COMITÉ DIRECTIVO DE ANAVE

Jueves, 7 de octubre de 2010, 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. Presentación por ANAVE de su informe sobre novedades en materia de Seguridad y Medio Ambiente (22 septiembre).
 - 2.2. Jornadas en el Senado, sobre el sector marítimo, organizadas por la Asociación de Ingenieros Navales, con participación del presidente de ANAVE (27 septiembre).
 - 2.3. Enrole de tripulantes extranjeros en buques del REC: reunión mantenida con Administración y sindicatos (20 septiembre).
 - 2.4. Entrada en vigor de la Ley de Puertos. Nuevas tarifas del servicio de recogida de residuos.
 - 2.5. Participación de ANAVE en asociaciones nacionales: Cluster Marítimo y SPC-Spain.
 - 2.6. Asistencia a otras jornadas y reuniones.
3. Servicio de practicaje:
 - 3.1. Informe sobre la reunión celebrada, a instancias de la DGMM, entre ésta, el Colegio de Prácticos y ANAVE (22 septiembre).
 - 3.2. Determinación de directrices para la participación de ANAVE en el grupo de trabajo creado sobre aspectos técnicos y económicos de las exenciones de practicaje.
4. Proyecto de Orden sobre Tripulaciones Mínimas.
5. Asuntos varios.

Se tratarán entre otros:

 - 5.1. Alta en ANAVE de la empresa Azul Líneas Marítimas, S.L.
 - 5.2. Ayudas al embarque de alumnos en prácticas.
 - 5.3. Nuevo Plan Nacional de Salvamento Marítimo. Sanciones penales a los armadores.
 - 5.4. Informe sobre auditorías realizadas a las Autoridades Portuarias.
6. Ruegos y preguntas.

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

La última reunión del Comité Directivo tuvo lugar el 22 de junio, mismo día de la Asamblea General. El borrador de acta fue circulado con fecha 23 de septiembre.

No habiéndose recibido ninguna observación al mismo, se propondrá su aprobación.

2. Novedades habidas y gestiones realizadas:

2.1. Presentación por ANAVE de su informe sobre novedades en materia de Seguridad y Medio Ambiente.

El 22 de septiembre, en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales de Madrid, ANAVE presentó el Informe Técnico de 2010 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 materia de seguridad y medio ambiente.

A esta reunión asistió una nutrida representación de profesionales de las empresas navieras asociadas, Sociedades de Clasificación, del sector de la construcción naval y otros organismos sectoriales. También participó en el acto el Presidente de ANAVE, 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 sobre materias de actualidad. Aunque había confirmado su asistencia a la reunión la Directora General de la Marina Mercante, finalmente no le fue posible asistir por motivos de agenda sobrevenidos en el último momento. En total, asistieron unas 45 personas.

Se trataron especialmente los siguientes asuntos:

- Adaptación de las titulaciones superiores de náutica al espacio europeo de educación superior (ver apartado 5.9 de estas notas).
- Proyecto de Orden sobre tripulaciones mínimas de seguridad en buques civiles (ver apartado 4).
- Entrada en vigor de la Ley de Puertos. Nuevas tarifas del servicio de recogida de residuos MARPOL (ver apartado 2.4).
- Nuevo Régimen de Inspección de buques por el Estado rector el puerto (PSC, *Port State Control*): se clarificó la frecuencia con la que se deberán enviar los mensajes de preaviso de llegada a puerto, una vez el nuevo sistema entre en vigor el próximo 1 de enero de 2011, en función de si el buque es susceptible o no de sufrir una inspección ampliada. Además, se recordó la nueva clasificación de buques según su tipo de prioridad. Aquellos a los que se les asigne la prioridad 1 serán objeto de inspección con seguridad en el próximo puerto de escala y los que tengan prioridad 2 podrán o no ser inspeccionados, a criterio del inspector.

Tras la sesión interna, en un acto público, se presentaron sendas ponencias por el Director General y la Subdirectora de ANAVE, tituladas, respectivamente:

- Actualización sobre medidas de la OMI en relación con emisiones a la atmósfera de gases contaminantes y de efecto invernadero.
- Convenio de la OIT sobre Trabajo Marítimo 2006.

Para esta última ponencia, se incorporó el Subdirector General para la Coordinación en Materia de Relaciones Laborales, Prevención de Riesgos Laborales y Medidas de Igualdad, D. Adrián González, quien comentó la reciente creación de un grupo de trabajo formado por funcionarios de los Ministerios de Fomento y Trabajo que están estudiando el reparto de competencias sobre esta materia. Según informó, está en el ánimo de ambos departamen-

tos ministeriales colaborar y coordinar las prácticas y procedimientos para cumplir lo mejor posible las disposiciones del convenio a la vez que se intentará limitar al máximo la presencia de inspectores a bordo de los buques.

La reunión se clausuró tras un amplio debate sobre las materias tratadas.

2.2. Jornadas en el Senado, sobre el sector marítimo, organizadas por la Asociación de Ingenieros Navales, con participación del presidente de ANAVE.

Los días 27 y 28 de septiembre, en jornadas de tarde, se celebraron en la sede del Senado unas jornadas, organizadas por la Asociación de Ingenieros Navales y Oceánicos de España (AINE), bajo el título de: *“Sector Marítimo Español. Importancia y estrategias”*.

En las mismas se presentaron un total de 10 ponencias, en cada una de las cuales se cubrió un aspecto de las industrias marítimas: Marina Mercante, Construcción Naval militar y civil, Pesca y Acuicultura, Náutica Deportiva y de Recreo, Off-shore, Normativa medioambiental e Investigación y desarrollo, en cada caso por parte de una personalidad de la actividad correspondiente, así como una presentación de la importancia del sector marítimo por parte del presidente del Cluster Marítimo Español.

Por invitación de la AINE, el presidente de ANAVE, D. Adolfo Utor, presentó una ponencia titulada *“El papel de la industria naviera. Economía del transporte y lugar de España”*. Un resumen de la misma se publicará en la sección Tribuna Profesional del boletín anave.es del mes de octubre.

2.3. Enrole de tripulantes extranjeros en buques del REC: reunión mantenida con Administración y sindicatos.

El pasado 20 de septiembre tuvo lugar una reunión en la sede de la D.G. de Inmigración para el seguimiento del acuerdo suscrito por ANAVE y las centrales sindicales UGT y CCOO en marzo de 2006 sobre el enrole de extracomunitarios.

Se adjunta, como **Anexo 1**, una nota resumen de lo tratado en la misma.

La DGMM nos ha convocado a una reunión el día 6 de octubre para tratar sobre inspecciones a buques extranjeros que realizan tráficos de cabotaje en España. En la reunión del Comité Directivo se informará sobre lo tratado en ambas reuniones.

2.4. Entrada en vigor de la Ley de Puertos. Nuevas tarifas del servicio de recogida de residuos.

El pasado 27 de agosto entró en vigor la Ley de Puertos, 33/2010, excepto en lo que se refiere al título I (tasas portuarias), que lo hará, previsiblemente, el próximo 1 de enero.

Uno de los artículos que más controversia está causando hasta ahora es el 80, relativo al servicio de recepción de desechos generados por los buques.

Con vistas a que el sistema de tarificación que se incluye en el mismo se aplique con la mayor uniformidad posible por todas las Autoridades Portuarias, ANAVE ha remitido al Presidente de Puertos y a la DGMM una nota en la que se realiza una interpretación del mismo y se ponen ejemplos concretos de cómo facturar en determinadas situaciones que pueden considerarse controvertidas. Adjuntamos esta nota como **Anexo 2**, aunque les rogamos tengan en cuenta que **no ha recibido todavía el visto bueno de la Administración.**

Nuestro deseo sería recibir una respuesta formal de Puertos del Estado, que circularíamos inmediatamente a todas las empresas, y que esperamos les pueda servir de apoyo ante una

eventual disparidad de criterio por parte de una AP concreta. Sin embargo, deben tener en cuenta que las Autoridades Portuarias disponen de **autonomía de gestión** y que la política actual de Puertos del Estado no es enviar a sus AAPP recomendaciones sobre cómo aplicar ningún aspecto de la Ley. Por ello, la respuesta que podamos recibir no será de obligado cumplimiento para las AAPP. Rogamos en todo caso a las empresas que analicen el **Anexo 2** y, en caso necesario, nos hagan las observaciones oportunas en la reunión del Comité Directivo.

Parece lógico que en el próximo mes de enero, con la entrada en vigor del Título I y del nuevo sistema de tasas y bonificaciones, surjan nuevas preguntas y dudas. A este efecto, podría ser oportuno organizar una reunión sobre la aplicación de la Ley, que tal vez fuese conveniente celebrar con cierta antelación a la entrada en vigor del Título relativo a las tasas.

Se recabará de las empresas el posible interés en organizar una reunión monográfica sobre este asunto o sobre más aspectos de los cambios introducidos en la nueva Ley y, en ese caso, la fecha más oportuna para ella.

2.5. Participación de ANAVE en asociaciones nacionales: Cluster Marítimo y SPC-Spain.

2.5.1. Cluster Marítimo

Hemos seguido participando en todas las Asambleas y reuniones del Comité Ejecutivo del Cluster Marítimo (ver reuniones concretas en las que se ha participado en el apartado 2.6 de estas notas.

Merecen especial mención las 3 jornadas que se han celebrado hasta ahora sobre **el futuro desarrollo en España de la Energía Eólica Marina**, campo en el que se prevén importantes oportunidades también para empresas navieras. El 14 de septiembre se celebró la tercera de estas jornadas, en la que participaron la E.N. Elcano y ANAVE. Está prevista celebrar próximamente una cuarta reunión, esta vez con el fin de constituir un grupo de trabajo estable de empresas interesadas en este asunto. Si hubiese alguna empresa asociada interesada en participar, le rogamos nos lo indique.

2.5.2. SPC-Spain (Asociación de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia)

Según se había acordado en reuniones anteriores, ANAVE presentó la candidatura de D. Manuel Carlier a la presidencia de SPC-Spain, que resultó elegida en la Asamblea celebrada el día 7 de julio. Las dos Vicepresidencias recayeron en Puertos del Estado y en CETM.

En la misma reunión se acordó que la Comisión Ejecutiva (presidente y vicepresidentes) explorase la posibilidad de contratar no un nuevo Director General, sino una asistencia técnica externa que proporcionase ese servicio. También se acordó renovar la página web de la Asociación.

Es obvio que las limitaciones presupuestarias de SPC-Spain en esta nueva fase van a ser importantes y condicionarán su actuación, pero aún así se pretende conseguir los mejores resultados posibles con los recursos existentes y aumentar la notoriedad de la asociación para conseguir afiliaciones de nuevos miembros.

Durante los meses de julio y septiembre, la Comisión Ejecutiva ha avanzado en ambos terrenos: por una parte, se ha seleccionado y contratado ya una oferta muy competitiva para la página web y, por otra, se ha perfilado la modalidad de contratación de la asistencia externa que resultaría más adecuada y se está negociando con posibles empresas suministradoras de este servicio, siendo previsible que en octubre quede contratada.

Con vistas al funcionamiento de SPC-Spain, se pretende crear varios grupos de trabajo, uno de los cuales va a ser sobre Estadísticas. Se pedirá a los miembros del Comité Directivo ideas para otros posibles grupos de trabajo.

2.6. Asistencia a otras jornadas y reuniones.

Desde la última reunión del Comité Directivo en la Asamblea General de ANAVE, celebrada el pasado 22 de junio, la Asociación ha participado en numerosas reuniones, entre las que cabe citar las siguientes:

- El mismo 22 de junio, D. Manuel Carlier participó en una reunión del Comité Ejecutivo del Clúster Marítimo Español, que se celebró en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales de Madrid.
- El 23 de junio, D. Manuel Carlier representó a ANAVE en una reunión del Patronato de la Fundación INNOVAMAR.
- Los días 29 y 30 de junio, D. Manuel Carlier y D. Juan Riva participaron en sendas reuniones del *Board of Directors* y de la Asamblea de ECSA, que tuvo lugar en Amberes, con ocasión del primer Centenario de la Asociación de Navieros de Bélgica.
- También los días 29 y 30, Germanischer Lloyd España organizó, en Madrid, un seminario titulado *“Taller para la implantación del Convenio sobre el trabajo marítimo de la OIT”*, al que Dña. Elena Seco y D. Guillermo Mendía fueron invitados a participar.
- El 6 de julio, D. Manuel Carlier participó en una reunión del Patronato del Canal de Experiencias Hidrodinámicas de El Pardo (CEHIPAR).
- El 7 de julio, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco representaron a ANAVE en sendas reuniones de la Junta Directiva y de la Asamblea General de la SPC-Spain, en la que el Director General de ANAVE resultó elegido como nuevo presidente de SPC-Spain, por un periodo de 2 años (ver Apartado 2.5 de estas Notas).
- Ese mismo día, Dña. Araiz Basurko participó en una reunión en la DGMM para tratar sobre las nuevas exigencias de la Directiva europea 16/2009 sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto.
- El 8 de julio, D. Manuel Carlier se reunió con la Directora General de la Marina Mercante, y los subdirectores de este centro directivo, con quienes despachó varios asuntos relacionados con los presupuestos generales del Estado para 2011.
- Ese mismo día, D. Manuel Carlier participó en la Asamblea del Clúster Marítimo Español.
- El 8 de julio igualmente, Dña. Elena Seco participó en el acto de clausura del Master en Negocio y Derecho Marítimo del IME, en el que es profesora.
- El 12 de julio, D. Guillermo Mendía participó en una reunión de la Comisión de Intermodalidad del Consejo Nacional de Transportes Terrestres, en el Ministerio de Fomento.
- El 13 de julio, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco se reunieron con D. Óscar Díaz, de INECO-TIFSA, con relación a un estudio que esta consultora viene realizando.
- El 20 de julio, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco se reunieron con D. Antonio Góngora (Puertos del Estado) y D. José María Quijano (CETM), recientemente elegidos vicepresi-

dentes de SPC-Spain, para tratar sobre la gestión de esta Asociación (ver Apartado 2.5 de estas Notas).

- El 22 de julio, tuvo lugar, en la sede de ANAVE, una reunión del Grupo de Trabajo sobre Accesibilidad en Buques de Pasaje, para la puesta en práctica del RD 1544/2007.
- El 9 de septiembre, Dña. Elena Seco participó en una reunión del Grupo de Trabajo de Combustibles Alternativos y Eficiencia Energética, de la Plataforma Tecnológica Marítima, en la sede de la Fundación INNOVAMAR.
- El 14 de septiembre, D. Alfonso Aramburu y D. Álvaro Agosti, en representación de la E.N. Elcano, así como D. Manuel Carlier, participaron en una jornada sobre “Energía Eólica Marina”, organizada en Madrid por el Cluster Marítimo Español.
- El mismo día, D. Guillermo Mendía participó en una reunión de la Comisión Ejecutiva del Consejo General del ISM.
- El 16 de septiembre, D. Manuel Carlier participó en una reunión de la Junta Directiva del Clúster Marítimo Español, que se celebró en la sede de ANAVE.
- El 17 de septiembre, D. Manuel Carlier se reunió con D. Juan Menéndez Valdés, Responsable de Formación Profesional del Departamento de Relaciones Laborales de la CEOE, en la sede de este organismo, para preparar la reunión en la DG de Inmigración a que se hace referencia en el punto siguiente.
- El 20 de septiembre, D. Manuel Carlier y D. Guillermo Mendía participaron en una reunión del Grupo de Trabajo de la Comisión Laboral Tripartita de Inmigración, para tratar sobre el enrole de tripulantes extranjeros en buques del REC (ver Apartado 2.3 de estas Notas y resumen de lo tratado en el **Anexo 1**).
- El 21 de septiembre, D. Guillermo Mendía participó en una reunión del Consejo General del ISM.
- El 22 de septiembre, D. Manuel Carlier, Dña. Elena Seco y Dña. Araiz Basurko presentaron el “Informe sobre Seguridad y Medio Ambiente 1/2010” que elabora ANAVE cada semestre (ver Apartado 2.1 de estas Notas).
- El 27 de septiembre, D. Adolfo Utor presentó la ponencia “*El papel de la industria naviera – Economía del transporte y lugar de España*” en unas jornadas técnicas con el lema “*El sector marítimo español – Importancia y estrategias*”, que la AINE organizó en el Senado los días 27 y 28. D. Manuel Carlier asistió igualmente (ver Apartado 2.2 de estas Notas).
- El 28 de septiembre se reunió la Comisión Permanente de ANAVE, en la sede de la Asociación.
- El 29 de septiembre, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco se reunieron con la Directora General de la Marina Mercante y los Subdirectores Generales de Seguridad Marítima y Contaminación y de Normativa Marítima y Cooperación Internacional, para tratar, entre otros asuntos, sobre el proyecto de Orden de Tripulaciones Mínimas (ver Apartado 4 de estas Notas).
- El 30 de septiembre, varios representantes de empresas navieras asociadas, acompañados por D. Manuel Carlier y Dña. Araiz Basurko, se reunieron en la sede de ANAVE para analizar detalladamente el Proyecto de Orden sobre tripulaciones mínimas de seguridad (ver Apartado 4 de estas Notas).

— Ese mismo día, Dña. Elena Seco participó en una mesa redonda sobre el Convenio del Trabajo Marítimo organizada por la Autoridad Portuaria de Barcelona.

3. Servicio de practicaaje.

3.1. Informe sobre la reunión celebrada, a instancias de la DGMM, entre ésta, el Colegio de Prácticos y ANAVE.

Como las empresas asociadas recordarán, uno de los puntos específicos tratados por el presidente de ANAVE en su discurso ante la Secretaria de Estado de Transportes en la última asamblea fue la necesidad de revisar la normativa y procedimiento para la concesión de exenciones de practicaaje.

El pasado día 22 de septiembre, y a instancias de la Directora General de la Marina Mercante, tuvo una reunión en la DGMM a la que fueron convocados los presidentes de Puertos del Estado, ANAVE y el Colegio Oficial de Prácticos.

Los asistentes a dicha reunión (a la que se excusó en presidente de Puertos del Estado) y lo tratado en la misma se recogen en el acta que nos ha remitido la DGMM y que les adjuntamos como **Anexo 3**.

Como se deduce de la misma, en dicha reunión, la Directora General manifestó que deben regularse nuevamente las exenciones para hacer compatible el derecho de las exenciones con la existencia del servicio.

Todos los presentes convinieron en la necesidad de la existencia del practicaaje, por ser necesario para la seguridad marítima, y en el derecho a obtener la exención del practicaaje por parte de los capitanes de los buques que hacen línea regular. Para hacer factible la existencia de las corporaciones de prácticos con el derecho a obtener las debidas exenciones, se llegó a la conclusión unánime de la necesidad de crear un **grupo de trabajo** integrado por personas de nivel técnico para estudiar las posibles soluciones.

Se acordó encomendar a dicho grupo el estudio, análisis y conclusión de los siguientes puntos:

- Establecer las condiciones objetivas de acceso de los capitanes a la exención de los servicios de practicaaje.
- Identificar los puertos en los que la aplicación de las exenciones puede acarrear problemas para la existencia del servicio de practicaaje
- Posibles soluciones técnicas que permitan la existencia del servicio de practicaaje y las exenciones.
- Estudio del sistema de los países de nuestro entorno.

Asimismo se acordó que, una vez terminen sus estudios el Grupo Técnico, éste elevará sus conclusiones para su aprobación y preparación de la oportuna normativa.

3.2. Determinación de directrices para la participación de ANAVE en el grupo de trabajo creado sobre aspectos técnicos y económicos de las exenciones de practicaaje.

Sin perjuicio de lo recogido en acta de la reunión, la Comisión Permanente de ANAVE, reunida el día 28 de septiembre, consideró que sería muy conveniente que, entre los representantes de ANAVE en el Grupo de Trabajo, figurase un profesional experimentado (jefe de flota o similar, con experiencia de navegación) de una de las empresas asociadas más afectadas por las exenciones, a quien acompañaría Dña. Aráiz Basurko. Se propondrá al Comité Directivo que designe a dicha persona.

Asimismo, se propondrán al Comité Directivo distintas posibilidades con vistas a la posición y estrategia a mantener por ANAVE en el grupo de trabajo, y se le propondrá que se determinen directrices a tal efecto.

4. Proyecto de Orden sobre Tripulaciones Mínimas.

El 21 de septiembre, la Subdirección General de Normativa Marítima y Cooperación Internacional de la DGMM nos remitió a consulta un Proyecto de Orden que pretende regular el establecimiento de la tripulación mínima de seguridad de los buques civiles españoles.

Una de las características principales del proyecto y que mayor impacto podría tener para las empresas es la regulación prescriptiva de la tripulación mínima, que detalla pormenorizadamente el número de tripulantes en función del tipo de buque, GT, potencia propulsora e instalaciones de máquinas con o sin dotación permanente, y que para la mayoría de las empresas supondría un aumento substancial en el número de personas que conforman los cuadros mínimos actuales.

Sobre esta materia, teóricamente, continúa en vigor la Orden del Ministerio de Comercio, de 14 de julio de 1964. No obstante, en la práctica se viene aplicando lo dispuesto en la Ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, según la cual, **la DGMM fija la dotación mínima a propuesta del armador** en función del tipo del buque, de su grado de automatización y del tráfico a que esté destinado, ajustándose al mínimo compatible con la seguridad del buque y de la navegación y a los compromisos internacionales asumidos por España.

Ya en 2002, la DGMM nos consultó una iniciativa similar y ANAVE pidió en aquel momento que se mantuviese el sistema actual, que es el que vienen aplicando la gran mayoría de los países europeos.

En la presentación del Informe Técnico sobre Seguridad y Medio Ambiente del 22 de septiembre, se trató este asunto con las empresas representadas para consensuar una posición común y plantear una primera valoración del proyecto a la Administración en el debate previsto a continuación. En el mismo, se reiteró a la DGMM el mismo planteamiento de 2002 de **mantener los aspectos técnicos del esquema actual para asignar las tripulaciones mínimas.**

El 29 de septiembre, mantuvimos una reunión con la Directora General de la Marina Mercante y los dos Subdirectores involucrados en la tramitación de este proyecto. Aunque la reunión se desarrolló en un tono muy positivo de colaboración por ambas partes, los responsables de la Administración nos manifestaron su **firme intención de regular esta materia, y no sólo desde un punto de vista formal y de procedimiento.** Hemos solicitado una ampliación del plazo para contestar y nos han concedido una prórroga hasta el 14 de octubre.

Al día siguiente, se celebró en ANAVE una reunión con las empresas asociadas en la que se estudiaron con todo detalle las dificultades e implicaciones que plantea el proyecto de norma. Si bien la opinión general que nos han trasladado las empresas es que se mantenga el procedimiento actual, a la vista de la posición de la DGMM, se acordó redactar dos propuestas alternativas al texto presentado por la DGMM. En la primera de ellas plantearíamos una argumentación general con un enfoque cualitativo que apoye el mantenimiento del procedimiento que se viene utilizando hasta ahora, mientras que la segunda propuesta, de carácter meramente subsidiario, sería más detallada y trataría preservar la mayor parte posible del articulado que no afecte negativamente a las empresas, a la vez que se propondría eliminar o modificar los apartados más conflictivos. Se acordó que **ANAVE circularía un borrador de este informe el 5 de octubre, para respuesta a más tardar el día 8.** De este modo, los miembros del Comité Directivo tendrán ocasión de analizarlo antes de la reunión.

Se presentarán al Comité Directivo las observaciones al proyecto de orden que se han consensuado con las empresas y se propondrá que confirme las mismas para remitir el escrito de alegaciones a la DGMM.

5. Asuntos varios.

5.1. Alta en ANAVE de la empresa Azul Líneas Marítimas, S.L.

Como se informó el pasado mes de abril, la empresa Brisa Lines S.L. solicitó su baja temporal en ANAVE con la intención de, en un futuro próximo, dar de alta otra empresa.

Tras un cambio accionarial, ha solicitado ahora, bajo el nombre de Azul Líneas Marítimas S.L., ser de nuevo alta en ANAVE, en principio como miembro asociado colaborador y posiblemente más adelante como miembro de pleno derecho.

Se pedirá al Comité Directivo que confirme su admisión como miembro asociado colaborador.

5.2. Ayudas al embarque de alumnos en prácticas.

Tras la firma, por parte de ANAVE y del Ministerio de Fomento, del Convenio para la concesión de becas a las empresas navieras asociadas para el embarque de alumnos en prácticas hemos recibido hasta la fecha un total de 20 solicitudes de becas por un importe total de 26.000 euros, siendo el crédito presupuestario incluido en los presupuestos generales de este año para la dotación de dichas becas de 100.000 euros.

Según informamos a las empresas mediante la circular Varios 47/2010/GM, de 30 de septiembre, para obtener la renovación de estas becas en próximos ejercicios, sería muy positivo agotar el crédito presupuestario obtenido este año.

Por ello, y para evitar sobrecargas de trabajo de última hora, rogamos a aquellas empresas que estén realizando embarques de alumnos en prácticas que **nos envíen sus solicitudes de becas lo antes posible.**

Agradeceríamos asimismo, a aquellas empresas que tengan actualmente embarcados alumnos y prevean poder remitirnos en plazo las solicitudes correspondientes, nos lo hagan saber para intentar estimar la cifra final de embarques previsible. Les rogamos nos comuniquen el número de becas que estimen vayan a poder solicitar a gmendia@anave.es y eseco@anave.es (a ambas direcciones, por favor).

Recordamos a las empresas que el último día para la presentación de las solicitudes de becas en ANAVE es el viernes 3 de diciembre de 2010.

5.3. Nuevo Plan Nacional de Salvamento Marítimo. Sanciones penales a los armadores.

El pasado 20 de agosto el Ministro de Fomento, D. José Blanco, presentó en Vigo el nuevo Plan Nacional de Seguridad y Salvamento Marítimo 2010-2018. Pueden acceder al mismo a través de la página web de SASEMAR:

<http://www.salvamentomaritimo.es/data/articlefiles/vigoAgo2010/PNS2010-2018.pdf>

En este plan se hace referencia en diversas ocasiones al refuerzo del marco penal en España con motivo de la transposición de la Directiva 2009/123/ CE, de 21 de octubre de 2009, relativa a las contaminaciones procedentes de buques, citándose, en particular como uno de sus objetivos y como medida preventiva (pp. 12 y 17) “*promover la actuación sancionadora*

contra los responsables de las contaminaciones no sólo a través de la vía administrativa sino, sobre todo, potenciando la persecución en el ámbito de la jurisdicción penal.

La referida Directiva modificó una anterior (2005/35/CE) y regula el vacío legal provocado por la anulación por el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas (Sentencia de 23 de octubre de 2007) de una Decisión marco (2005/667/JAI) sobre el refuerzo del marco penal para la represión de la contaminación procedentes de buques. En síntesis, en dicha sentencia el TJCE dictaminó que, si bien la UE puede obligar a las autoridades nacionales a establecer sanciones penales efectivas, proporcionadas y disuasorias para la protección del medio ambiente, está fuera de su competencia establecer los tipos y grados de las sanciones aplicables.

De este modo, la nueva Directiva 2009/123/CE no impone obligaciones específicas de aplicación de las sanciones en casos individuales, aunque sí la obligación de tipificar como infracción penal las descargas ilícitas de sustancias contaminantes causadas dolosamente, con imprudencia temeraria o negligencia grave que produzcan un deterioro del medio ambiente marino.

De acuerdo con lo dispuesto en su art. 2, los Estados miembros deberán adoptar las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la Directiva a más tardar el 16 de noviembre de 2010.

En España, la Ley 27/1992 tipifica las infracciones y sanciones administrativas en el ámbito de la marina mercante, mientras que el recientemente modificado Código Penal Español (Ley Orgánica 5/2010, BOE del 23 de junio de 2010) sanciona penalmente la realización directa o indirecta de vertidos contaminantes en el medio marino en contravención de leyes u otras disposiciones generales medioambientales.

Asimismo, el Real Decreto 394/2007, de 31 de marzo, sobre medidas aplicables a los buques en tránsito que realicen descargas contaminantes en aguas marítimas españolas, establece que la Administración marítima española, en colaboración con otros Estados costeros, actuará administrativa o penalmente para evitar la descarga de sustancias contaminantes en aguas marítimas españolas por parte de buques que se hallen en tránsito.

De este modo, podría entenderse que España ya ha cumplido lo previsto en la Directiva. No obstante, el anuncio por el Ministro de Fomento durante la presentación del Plan de Salvamento, podría dar a entender que, con motivo de su adopción, pueda iniciarse algún proceso de reforma legislativa adicional conducente a endurecer las sanciones penales aplicables.

5.4. Informe sobre auditorías realizadas a las Autoridades Portuarias.

ANAVE ha tenido conocimiento de la existencia de un informe que resume todas las auditorías de cuentas realizadas en 2008 a las entidades de carácter público, entre las cuales se cuentan las Autoridades Portuarias. Las valoraciones de este informe sobre los resultados de las auditorías a las AAPP se resumen en el **Anexo 4**, elaborado por ANAVE.

Merece especial mención el párrafo que hace referencia a *“...el **importante grado de discrecionalidad a la hora de gestionar los cobros de las deudas vencidas**, que afecta tanto a la aplicación o no de intereses de demora como a la puesta en marcha de los procedimientos previstos para promover el cobro en vía ejecutiva. No se observan mejoras en la situación respecto de ejercicios anteriores, ni se conocen actuaciones de Puertos del Estado y las autoridades portuarias que puedan producir mejoras en la gestión”*.

En la reunión de la Comisión Permanente del pasado día 28 de septiembre, se analizaron distintas vías para, apoyándose en este párrafo, reclamar a Puertos del Estado y/o a las Autoridades de Fomento una actuación concreta para evitar que esa discrecionalidad pueda

beneficiar a empresas que no atienden sus deudas por tasas con las AAPP, lo que podría generar una competencia desleal.

5.5. Actualización sobre el contenido de azufre de los combustibles marinos.

El 4 de septiembre, se publicó en el BOE el RD 1088/2010, sobre especificaciones técnicas de gasolinas, gasóleos, utilización de biocarburantes y contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo, que entró en vigor al día siguiente de su publicación.

Este RD traspone la Directiva 2009/30/CE y fija, a partir del 1 de enero de 2011, un nuevo límite en el contenido de azufre del gasóleo B de 0,001%, que afecta exclusivamente al **gasóleo a producir por las refinerías españolas**. No obstante, es importante señalar que este RD no modifica las obligaciones que afectan a las empresas navieras en el cumplimiento de las normas en vigor sobre contenido de azufre (Directiva 2005/33 y RD 1027/2006). **Los buques atracados en puerto deberán seguir utilizando combustible con un contenido máximo del 0,1%.**

Con respecto a la aplicación en las Islas Canarias, se amplía hasta el 31 de diciembre de 2012 la excepción de la aplicación de los límites máximos de azufre en el gasóleo, zona en la que se podrá seguir utilizando gasóleo con un contenido de azufre que no supere los 3.000 mg/kg (0,3%), tal y como se viene haciendo en la actualidad. También se elimina el articulado de la norma que hace referencia a los buques que realizan navegación interior.

Para información adicional, consultar la circular de Ref. SMA 18/2010/AB.

5.6. Rectificación de las tablas-resumen de la normativa sobre contenido de azufre en los combustibles marinos.

El 18 de mayo, se informó a las empresas de que la Subdirección General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima nos había enviado copia de un escrito dirigido a las Capitanías Marítimas, adjuntando copia de los cuadros que había elaborado ANAVE y que resumían esquemáticamente, por tipos de buques, zonas de navegación y fechas, los límites y excepciones respecto del contenido máximo de azufre que se deriva tanto de las normas UE como de la OMI.

Al analizar dicha circular, una empresa asociada nos advirtió de que dichos cuadros contenían un error en el límite de azufre para los tráficos interinsulares de buques de pasaje en Baleares, en concreto, para la situación "en viaje" en la ruta Ibiza-Palma, en la cual se puede utilizar HFO del 4,5% más allá de las 12 millas. La tabla indicaba, incorrectamente, que en toda la travesía el buque debía utilizar MGO del 1,5%.

Se informó de dicho error a la DGMM y el pasado 16 de junio nos contestó confirmándonos que **habían procedido a rectificar el citado cuadro** (sustituyendo en la tabla el dato del 1,5% por el 4,5%) y que **habían informado de ello a las Capitanías Marítimas**.

5.7. Adopción del Código STCW 2010.

En el mes de junio, la OMI celebró en Manila una Conferencia Diplomática en la que se adoptó un nuevo texto revisado del Convenio STCW sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, que entrará en vigor el **1 de enero de 2012**, y que marcan la primera revisión importante de los dos instrumentos (Convenio y Código) desde 1995.

En la Conferencia se acordó fijar un plazo transitorio de cinco años (**hasta el 1 de enero de 2017**) en el que los Estados Parte podrán continuar expidiendo, reconociendo y revalidando títulos de acuerdo con las disposiciones del Convenio que eran aplicables inmediatamente antes del 1 de enero de 2012.

Uno de los asuntos que más debate generó en la Conferencia Diplomática fueron las **excepciones a los períodos mínimos de descanso**. Algunas delegaciones manifestaron que no se debía establecer ninguna excepción a las exigencias sobre las horas mínimas de descanso. Sin embargo, una gran mayoría fue partidaria de buscar alguna fórmula de compromiso.

Se creó un grupo de trabajo y, tras una difícil negociación, se acordó una cláusula de exención con respecto al periodo de descanso semanal y diario que incluye fuertes salvaguardias.

Dado que España cuenta con una legislación más exigente en esta materia que la actual regulación del Convenio STCW 95 y Convenio 180 de la OIT, las modificaciones acordadas en esta materia no afectarían a los buques de bandera española, **pero sí a los de pabellón extranjero que operen nuestra empresas asociadas**.

En la circular SMA 13/2010/AB se incluye información adicional sobre este asunto y una traducción del análisis que la International Shipping Federation (ISF) ha realizado a la sección A-VIII/1 sobre "Normas relativas a las guardias y aptitud para el servicio".

5.8. Código ISPS – Actualización de los planes de protección del buque.

El 15 de julio, la Subdirección General de Seguridad Marítima, Contaminación e Inspección de la DGMM nos envió un escrito indicándonos que las empresas debían actualizar los contenidos mínimos de los Planes de Protección de los Buques (PPB) en las siguientes fechas:

- **1 de agosto de 2010:** a los PPB que se presenten para su aprobación a partir de dicha fecha.
- **1 de febrero de 2011:** fecha límite para todos los demás PPB que ya están aprobados.

En la circular SMA 14/2010/AB se adjuntaron las instrucciones y materias a revisar de los PPB, según se trate de un buque de pasaje o de carga.

La DGMM se ha ofrecido a mantener una reunión con las empresas asociadas con el fin de aclarar las posibles dudas que puedan surgir a la hora de adaptar los actuales PPB a los nuevos requisitos establecidos por la Secretaría de Estado de Seguridad.

5.9. Adaptación de las titulaciones superiores de náutica al espacio europeo de educación superior.

El 21 de julio, la Subdirección General de Normativa Marítima y Cooperación Internacional de la DGMM nos remitió a consulta un Proyecto de RD que modificaría el RD 973/2009 sobre titulaciones profesionales de la marina mercante para adaptar las titulaciones superiores de náutica que habilitan para ejercer actividades profesionales a bordo de buques mercantes al Espacio Europeo de Educación Superior.

En nuestro informe, valoramos positivamente la ampliación de los supuestos para que los alumnos de puente, máquinas y radioelectrónica puedan realizar las prácticas reglamentarias tanto en buques de bandera española como extranjera.

No obstante, en todas las titulaciones profesionales superiores definidas se añadía un nuevo apartado *d)* de competencias que decía: "*d) Ejercer profesionalmente en todas las materias vinculadas a su profesión*".

Dado que la misión de un RD de establecimiento de atribuciones profesionales es precisamente delimitar sin lugar a dudas cuáles son las competencias atribuidas a un determinado

título profesional, pedimos a la Administración que, en caso de que existiesen efectivamente competencias adicionales a atribuir, además de las que se enumerasen pormenorizadamente en cada caso, su atribución se debería hacer con la mayor concreción posible y que, en caso contrario, se eliminase dicha frase.

Además, dado que no todos los planes de estudio actuales de las Facultades y Escuelas de Náutica incluyen las prácticas profesionales, la redacción que proponía el borrador no posibilitaba el refrendo del título profesional. Por lo tanto, consideramos necesario precisar que los portadores de aquellos títulos académicos que no incluyan las prácticas en sus planes de estudio, podrían obtener el refrendo de los títulos profesionales después de realizar las prácticas exigidas y se propuso a la Administración una redacción alternativa de la norma.

Con posterioridad a nuestro informe, una empresa asociada nos ha sugerido proponer que en lugar de la frase “*d) Ejercer profesionalmente en todas las materias vinculadas a su profesión*” propongamos: “*d) Así como cualquier otra competencia que le sea atribuida específicamente por la legislación vigente*”. Considerando que es una opción muy adecuada, hemos enviado a la DGMM un addendum a nuestro informe, en este sentido.

5.10. Campaña de inspección concentrada del MOU de París.

El 1 de septiembre, las Autoridades Marítimas del MOU de París sobre el Control por el Estado rector del puerto (*Port State Control* - PSC) iniciaron una Campaña de Inspección Concentrada (CIC) para verificar el cumplimiento de las exigencias del Capítulo II-1 de SOLAS sobre estabilidad después de avería en buques petroleros, quimiqueros y gaseros, que tendrá una duración de 3 meses y finalizará el 30 de noviembre.

En la circular SMA 16/2010/AB se adjuntó la lista de comprobación que recoge los aspectos esenciales a comprobar y que servirá de orientación a los funcionarios de PSC durante las inspecciones.

Las empresas deben tener en cuenta que los inspectores de PSC podrán detener un buque si el capitán no puede probar que se ha comprobado cualquier condición de carga utilizando un medio adecuado, además de los supuestos recogidos en el Libro aprobado de información sobre estabilidad.

La *International Chamber of Shipping* (ICS) expresó a la Secretaría del MOU de París su preocupación porque esta campaña se ha anunciado sin tener en cuenta el hecho de que la OMI ha reconocido posibles ambigüedades en las disposiciones actuales y, en consecuencia, instó a los Estados Parte a que tengan en cuenta el trabajo actual que se ha iniciado en el seno de la OMI para proyectar y elaborar directrices operacionales que tratan este asunto.

5.11. Formación de las tripulaciones de buques de pasaje para la atención a pasajeros discapacitados.

El 5 de agosto, la Subdirección General de Normativa Marítima y Cooperación Internacional de la DGMM nos remitió a consulta un Proyecto de Orden para desarrollar el RD 1544/2007, que pretende regular los protocolos de formación de las tripulaciones, en los aspectos relacionados con la atención y cuidados a las personas con discapacidad tanto durante el embarque, travesía y desembarque, como en situaciones de emergencia.

En resumen, prevé establecer las siguientes exigencias a las empresas navieras que operan en líneas regulares de pasaje:

- **Implantar un protocolo de actuación**, aprobado por la DGMM, en cada buque de pasaje o pasaje/carga rodada que prevea la asistencia y auxilio a los pasajeros con discapacidad en el embarque, travesía, desembarque y situaciones de emergencia.

- Formar y certificar **al menos 7 personas por buque**, mediante la realización de un **curso de formación de una duración de 10 h**.
- El curso de formación lo deberá realizar e impartir una **Entidad de reconocida solvencia** en materia de atención a las personas con discapacidad. Se podrá impartir a bordo del buque y durante la travesía.

El 22 de julio, se había reunido previamente el Grupo de Trabajo sobre accesibilidad y uno de los asuntos que se debatieron fue el número de tripulantes que deberían recibir la formación a bordo. Los responsables de la DGMM presentes en la reunión nos anunciaron que el borrador que la Comisión de Fomento estaba ultimando barajaba la posibilidad de que fuesen 7 personas, tal y como finalmente se ha recogido en el proyecto de Orden. Aunque no se va a crear un nuevo certificado de especialidad, sí se va a exigir tener el curso aprobado por la Administración.

En esta reunión se estimó que la aplicación de esta norma afectaría a unos 50 buques, muchos de los cuales cuentan con 2 o 3 tripulaciones por buque, por lo que **habría que formar en total a unas 700 personas como mínimo**.

Por otra parte, no es probable que la Orden Ministerial (que incluirá el contenido de los cursos) se publique antes del mes de octubre y la norma debería entrar en vigor el 5 de diciembre de 2010, de donde se deduce la gran dificultad para organizar ese tipo de cursos para ese número de personas en el tiempo limitado de que se dispondrá.

Adicionalmente, teniendo en cuenta la condición posiblemente monopolística de la entidad que será probablemente reconocida para impartir el curso, y el elevado número de personas a formar, es evidente que supondrá un **desembolso económico muy importante para las empresas**. Además, el hecho de que las subvenciones al Plan de Formación de ANAVE 2010 estén ya aprobadas por la Fundación Tripartita sin incluir este tipo de cursos, no permitirá destinar dichas subvenciones a los mismos.

En el escrito de alegaciones que ANAVE envió a la DGMM propusimos:

- La posibilidad de impartir total o parcialmente esta formación a distancia mediante Auto-estudio, apoyado mediante documentación y/o formación asistida por video u ordenador.
- Reducir la jornada formativa a 8 horas (en lugar de 10) para posibilitar la bonificación por parte de la Fundación Tripartita y evitar que el formador deba permanecer a bordo más de una jornada completa de trabajo.
- Permitir la **“formación en cascada”**, de tal modo que el número de personas a formar en tierra por cada empresa se reduzca a 3, que formarían, a su vez, a su personal de flota.
- Diferenciar las particularidades de los ferries convencionales y embarcaciones de alta velocidad en cuanto a las exigencias del personal a formar.

Se informará en la reunión del Comité Directivo sobre las últimas novedades de que se disponga sobre este asunto.

6. Ruegos y preguntas.

Anexo 1

Nota resumen de la reunión del grupo de trabajo de la Comisión Laboral Tripartita de Inmigración, sobre la Marina Mercante celebrada el 20 de septiembre de 2010

Asistentes:

Secretaría de Estado de Inmigración y Emigración: D. Markus González Beilfuss, Director General de Inmigración; D. Santiago Yerga Cobos, Asesor del Gabinete de la Secretaría de Estado de Inmigración y Emigración y D. Luís Cerdán Coordinador de Relaciones Internacionales e Institucionales de la Dirección General de Inmigración.

Dirección General de Marina Mercante: D. Francisco Ramos Corona, Subdirección General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima.

Instituto Social de la Marina: D^a Elena Martínez-Carqués, Subdirectora General de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar.

Servicio Público de Empleo Estatal: D. Gonzalo Mañeru y D Santiago Villalta.

Dirección General de Inspección de Trabajo y Seguridad Social: D. Manuel Alía Ramos, D^a María del Carmen Trujillo Abarca y D. Adrián González.

UGT: D. Manuel Domínguez Segade, D. Desiderio Martín Jorredo y D^a. Ana M^a Corral.

CCOO: D. Jesús Dávila, D^a Mónica Neches, D. José Alejos Sánchez y D. Ernesto Gómez.

CEOE: D. Francisco Avendaño Martínez.

ANAVE: D. Manuel Carlier y D. Guillermo Mendía.

La reunión tuvo lugar en la sede de la D.G. de Inmigración (DGI) y su finalidad era el seguimiento del acuerdo suscrito por ANAVE y las centrales sindicales UGT y CCOO en marzo de 2006, sobre enrole de tripulantes extranjeros en buques del REC.

Los datos aportados por las empresas a ANAVE mostraban que el número de puestos de trabajo ocupados por extracomunitarios a 31 de mayo de 2010 ascendía a un total de 251, de los cuales 337 eran subalternos y 35 oficiales. Esto que supone un leve aumento respecto al último cómputo realizado en diciembre de 2009 (243 tripulantes). Sin embargo, estas cifras no fueron analizadas con detalle en la reunión y ni la Administración ni los Sindicatos se refirieron a las mismas.

En su intervención inicial, el nuevo Director General de la DGI, D. Markus González Beilfuss hizo referencia a la necesidad de atender a las especificidades del sector marítimo, manteniendo no obstante el control sobre el número de extracomunitarios contratados. A este respecto, sin perjuicio de la aportación de datos por parte de las empresas, expuso la importancia de que la administración coordinase un sistema para determinar con la mayor exactitud posible el número de contrataciones realizadas. Los representantes del Servicio Público de Empleo Estatal y del Instituto Social de la Marina presentes en la reunión se ofrecieron a cruzar los datos de que disponen sobre altas y bajas, que la DGI contrastaría con las autorizaciones de residencia y trabajo concedidas.

Otro de los puntos mencionados por el DGI fue la necesidad de controlar la contratación de tripulantes extracomunitarios realizada por empresas no asociadas de ANAVE. A este respecto, D. Francisco Ramos indicó que las empresas no asociadas a ANAVE eran solo tres o cuatro y con escasa flota. El Director General de Inmigración consideró entonces que se trataba de una cuestión de menor importancia.

Siguiendo la línea adoptada en pasadas reuniones, la representación de UGT manifestó que su preocupación no era tanto el número de extracomunitarios contratados, sino el cumplimiento de las condiciones laborales exigidas en los tráficos de cabotaje. En particular, declaró tener constancia de que se estaban aplicando condiciones laborales discriminatorias (se mencionó específicamente en materia de horario y salario) a extracomunitarios enrolados en buques que realizan cabotaje nacional. [Por intervenciones posteriores se aclaró que se refería no tanto a buques españoles como a buques de otros pabellones europeos (que no son, por supuesto, objeto del acuerdo ANAVE-Sindicatos)].

Asimismo, UGT hizo referencia a la contratación de tripulantes extracomunitarios por parte de agencias de "manning" a través del procedimiento abreviado previsto en la Resolución de 2 de julio de 2007, afirmando que dicha práctica no está amparada por esa Resolución, que solo permite la contratación directa por parte de empresas navieras. Finalmente, se lamentó la transferencia de buques del Registro Especial de Canarias a otros registros europeos, refiriéndose confusamente al incumplimiento de las condiciones laborales en estos supuestos.

El DGI recordó que una de las cuestiones suscitadas en la pasada reunión había sido la necesidad de que la Inspección de Trabajo actuase para comprobar el cumplimiento de las condiciones laborales.

Por alusiones, el responsable de la Inspección de Trabajo hizo referencia a los siguientes aspectos:

- Vías posibles para la intervención de la Inspección de Trabajo:
 - Vía rogada: Consistente en la interposición de denuncia de situaciones concretas
 - Inspecciones planificadas: Las cuales se llevan a cabo siguiendo los acuerdos adoptados con las Comunidades Autónomas en las Comisiones Territoriales. A este respecto se mencionó la posibilidad de que el grupo de trabajo trasladase sus preocupaciones a las Comisiones territoriales para promover inspecciones a través de esta vía.

- Conflictos de competencia con la DGMM:
 - Informe de la Abogacía General del Estado: Se informó de que recientemente la Abogacía General del Estado ha dictaminado que la Inspección de Trabajo es la competente para inspeccionar el cumplimiento de las condiciones laborales en la Marina Mercante.
 - La Inspección de Trabajo se está preparando en estos momentos para la aplicación del nuevo Convenio de la OIT sobre Trabajo Marítimo 2006, cuya entrada en vigor está prevista para finales de 2011.

ANAVE expresó la importancia de diferenciar entre las condiciones laborales aplicables a las tripulaciones de barcos de pabellón español y extranjero. Asimismo, sugirió que, sin perjuicio de las reuniones periódicas que se celebrasen a este nivel, se podría mantener un cauce de comunicación constante con los sindicatos en relación con los casos puntuales de supuestos incumplimientos. En particular, ANAVE expresó que sería de interés para todas las empresas conocer estas situaciones, para poner solución a las mismas y evitar que ello pudiese perjudicar la competencia entre ellas. Asimismo, ANAVE está ya en contacto con la DGMM para asegurar la correcta aplicación del Convenio de la OIT sobre Trabajo Marítimo.

En relación con la tramitación del nuevo Reglamento de Extranjería, el DGI invitó a sindicatos y a ANAVE a que trasladasen sus propuestas, poniendo de relieve la necesidad de que se adecuasen al marco de la actual Ley General de Inmigración.

ANAVE recordó que ya ha presentado un escrito formal de alegaciones, en esencia muy similar al trasladado, en el momento de la tramitación de la Ley de Extranjería, a la anterior Directora General de Inmigración, quién en su momento había expresado que, por su carácter específico, dichas alegaciones debían ser consideradas en el momento de tramitación del Reglamento y no en la Ley. En la medida en que se puedan considerar de difícil encaje en la nueva Ley. ANAVE expuso que las cifras aportadas en su informe demostraban que la rigidez del marco actual había sido negativa para el desarrollo de la flota de pabellón español, que estaba estancada desde 2005 y que, por tanto, las propuestas de ANAVE van orientadas a disponer de un marco más flexible y que, a la vez, dé seguridad jurídica a las navieras, actualmente pendientes cada 3 meses de la revisión del Catálogo de Ocupaciones de Dificil Cobertura y expresó su disposición para celebrar una reunión con los servicios jurídicos de la DGI.

Finalmente, se acordó que el grupo de trabajo se continuaría reuniendo a este nivel con una periodicidad trimestral.

Anexo 2

LEY 33/2010 DE MODIFICACIÓN DE LA LEY 48/2003 DE RÉGIMEN ECONÓMICO DE LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL

ARTÍCULO 80 (SERVICIO DE RECEPCIÓN DE DESECHOS GENERADOS POR LOS BUQUES)

INTERPRETACIÓN DE ANAVE

El 7 de agosto de 2010 se publicó en el BOE la Ley 33/2010 que, a los efectos del Artículo 80, entró en vigor a los 20 días de su publicación (es decir, el 27 de agosto de 2010).

El objeto de la presente nota es analizar e interpretar el régimen establecido para la facturación del servicio de recepción de desechos generados por los buques, los conceptos que se incluyen en la tarifa fija, las bonificaciones/exenciones que se establecen, etc.

Cabe reseñar que según nuestro punto de vista, el mismo será de aplicación **única y exclusivamente por parte de los puertos que dispongan de la infraestructura necesaria para prestar el servicio**, y no por aquellos que carecen de ella. Esto se debería aclarar convenientemente a todas las Autoridades Portuarias, dado que no todas coinciden con este punto de vista.

Este régimen de facturación para los buques mercantes de transporte se fija en los puntos 8 a 10 del artículo 80 de la Ley, que serán los que trataremos de analizar pormenorizadamente.

En el resto de puntos del mencionado artículo se definen las actividades que se incluyen en el servicio, lo que se consideran desechos, las empresas que podrán prestar el servicio y otros conceptos que no afectan a la facturación del servicio a los buques indicados.

Transcribimos a continuación los mencionados puntos (cursiva) en lo que se refieren a la facturación del servicio a los buques, con los comentarios, aclaraciones y ejemplos que permitan aclarar su interpretación en caso de duda.

8. Con la finalidad de reducir los vertidos al mar de los desechos generados por los buques, las Autoridades Portuarias cobrarán una tarifa fija a los buques que atraquen, en cada escala en el puerto, hagan o no uso del servicio de recepción de desechos previsto en este artículo. Dicha tarifa fija, dependiente de las unidades de arqueo bruto (GT) del buque les dará derecho a descargar por medios de recogida terrestre en la zona I del puerto, sin coste adicional, durante los siete primeros días de la escala, todos los desechos líquidos del Anexo I y los desechos sólidos del Anexo V del Convenio Marpol 73/78.

Si la recogida se realizara por medios marinos o tiene lugar en la Zona II del puerto la tarifa fija será un 25 por ciento superior que la establecida para la recogida en zona I.

Por las descargas correspondientes a los desechos de los Anejos IV y VI, así como por las realizadas después del séptimo día de la escala, los buques abonarán directamente al prestador del servicio la tarifa que corresponda por los volúmenes recogidos.

No vemos que estos tres primeros párrafos puedan dar lugar a distintas interpretaciones.

Los principios son:

- 1. Cualquier buque que llegue a puerto debe abonar a la Autoridad Portuaria una tarifa fija entregue o no entregue, que le permitirá descargar todos sus desechos Anexo I y V durante los 7 primeros días de estancia.**

2. Si el buque permaneciera más de 7 días en puerto, y precisa descargar más desechos, deberá abonar directamente a la empresa prestadora del servicio la tarifa que corresponda.
3. Se podría querer interpretar que, después de 7 días de escala, habría que volver a pagar la tarifa fija, que ya no daría derecho a entregar residuos, y además la tarifa correspondiente a la empresa receptora en caso de que se entregaran. Pero entendemos que si fuese esta la interpretación correcta, habría que haberlo especificado expresamente. Además, en este caso, el primer pago de la tarifa fija daría derecho a entrega y el segundo no, con lo que esta práctica iría contra el principio de equivalencia al coste.

El resto de este punto fija la cuantía de la tarifa fija (en función de las GT del buque) y establece la forma de liquidar las facturas entre la Autoridad Portuaria y la empresa suministradora.

9. El pago de la tarifa fija de recepción de desechos generados por buques es obligatoria para todos los buques en cada escala que realicen en el puerto, con un máximo de una vez cada siete días, con la salvedad de las bonificaciones y exenciones recogidas en los apartados 10 y 11 de este artículo. Esta tarifa será exigible a los sujetos pasivos de la tasa del buque en las condiciones establecidas para dicha tasa.

Hay quien quiere interpretar que en este artículo no hace sino repetir lo ya expresado en el anterior, es decir, que todos los buques deben abonar la tarifa fija con un máximo de una vez cada siete días de escala. Entendemos que esta interpretación no se sostiene, dado que:

1. Ya se ha razonado en el punto anterior que, en el caso de una escala que se prolongase más de 7 días, la tarifa fija no se abonaría más que una vez. Por tanto, la expresión “con un máximo de” no puede referirse a ese supuesto.
2. Las exenciones y bonificaciones ya vienen recogidas en los puntos 10 y 11, por lo que no hace falta reiterarlas aquí.

En consecuencia, la única interpretación posible es la literal, es decir, que **ningún buque abonará la tarifa más de una vez cada 7 días**. Esto es, además, coherente con el principio de equivalencia al coste: si el pago de la tasa da derecho a entrega de residuos durante 7 días a un buque con una escala prolongada, sería totalmente desproporcionado pretender que cuando un buque haga, por ejemplo, una escala diaria, se le vaya a cobrar 7 veces esa tasa.

A mayor abundamiento, en el apartado 10.c, que se refiere a los buques de líneas regulares, y para mayor claridad, se indica: “En todo caso, los buques mencionados no pagarán la tarifa que le corresponde en cada puerto en que escalen más de una vez por semana”. Es totalmente evidente que al referirse a buques de línea regular, se está pensando en buques de escalas cortas y frecuentes en un mismo puerto.

Por tanto, todos los buques que realicen más de una escala semanal en un mismo puerto. Sean o no de línea regular, **deberán pagar la tarifa como máximo una vez a la semana**.

10. Se aplicarán las siguientes bonificaciones a la tarifa fija de recepción de desechos generados por buques:

a) Cuando el buque disponga de un certificado de la Administración marítima en la que se haga constar que, por la gestión medioambiental del buque, por su diseño, equipos disponibles o condiciones de explotación, se generan cantidades reducidas de los desechos correspondientes: 20 por ciento.

b) Cuando el buque que en una escala no efectúa descarga de desechos del Anexo I acredita ante la Autoridad Portuaria mediante un certificado expedido por la Administración Marítima, la entrega de los desechos de dicho anexo, así como el pago de las tarifas correspondientes, en el último puerto donde haya efectuado escala, siempre que se garantice la recogida de todos los desechos de este tipo en dicho puerto, que no se haya superado la capacidad de almacenamiento del mismo desde la escala anterior y que tampoco se vaya a superar hasta la próxima escala: 50 por ciento.

Aunque la interpretación literal de este punto no creemos conduzca a ningún problema, sí se plantearán a la hora de establecer cómo se garantiza “que no se haya superado la capacidad de almacenamiento del mismo desde la escala anterior y que tampoco se vaya a superar hasta la próxima escala”, que también figura en la normativa aplicable antes de la entrada en vigor de esta Ley, da lugar a múltiples y muy distintas aplicaciones por parte de los distintos capitanes marítimos, que pedimos se unifiquen. Por este motivo, hace ya más de un año que ANAVE pidió a la DGMM el envío de una circular encaminada a establecer un criterio objetivo y único a aplicar por todas las capitanías.

c) Los buques que operen en tráfico regular con escalas frecuentes y regulares, particularmente los dedicados a líneas de transporte marítimo de corta distancia, y los dedicados a tráfico interior, cuando ante la Autoridad Portuaria se acredite, mediante certificado expedido por la Administración marítima, la existencia de un plan que asegure la entrega de desechos generados por los buques de los Anexos I y V, así como el pago de las tarifas correspondientes en alguno de los puertos situados en la ruta del buque, y que garantice la recogida de todos sus desechos cuando el buque haga escala en dicho puerto de forma que en ninguno de sus viajes se supere la capacidad de almacenamiento de cada tipo de desechos: $100 \times [1 - 0.30/(n-1)]$ por ciento, siendo n el número medio de puertos diferentes en los que la línea marítima hace escala por semana y siempre que n sea igual o mayor que 2. No obstante, en la escala donde realicen la descarga deberán abonar el importe total de la tarifa fija. En todo caso, los buques mencionados no pagarán la tarifa que le corresponde en cada puerto que escalen más de una vez por semana.

Aunque la redacción es enrevesada (y así lo manifestamos durante la tramitación de la Ley), lo cierto es que la discutimos ampliamente con los servicios de Puertos del Estado y creemos poder afirmar que la intención del legislador se resume en:

1. Los buques que se indican tienen en todas las escalas en un mismo puerto, una bonificación del 70% en caso de que el servicio que presten incluya, de media, 2 puertos diferentes por semana ($n=2$), del 85% en caso de tres y así sucesivamente.
2. Si realizan descarga en una escala determinada, pierden la bonificación en esa escala.
3. En coherencia con el punto 8 (y, como hemos indicado, esta última frase refuerza nuestra argumentación en dicho punto), ningún buque pagará esta tarifa más de una vez por semana en un mismo puerto, **independientemente de que entreguen residuos o no.**

Ejemplos (se supone en todos ellos que se trata de buques en tráfico regular, con escalas frecuentes, que cuentan con el certificado indicado):

1. Servicio: Palma-Ibiza-Barcelona
Certificado que garantiza la entrega en Palma.
Tres escalas semanales en cada uno de los puertos.
Entrega en Palma en escalas alternas, más o menos cada 3 días.
Barcelona e Ibiza: Factura semanal del 15% de la tarifa fija que corresponda.
Palma: Factura semanal del 100% de la tarifa fija (porque allí es donde entrega)
2. Mismo servicio anterior: Palma-Ibiza-Barcelona
Certificado que garantiza la entrega en Palma.
Tres escalas semanales en cada uno de los puertos.
Entrega en Palma en escalas alternas, más o menos cada 3 días.
Una semana del año tuvo que entregar en también en Barcelona por no disponer de espacio en tanque.
Ibiza: Factura semanal del 15% de la tarifa fija que corresponda.
Barcelona: Una factura del 100% de la tarifa fija. Las 51 semanas restantes del año facturas semanales del 15% de la tarifa fija.
Palma: Factura semanal del 100% de la tarifa fija

3. Servicio: Barcelona- Valencia-Las Palmas
Certificado que garantiza la entrega en Las Palmas.
Entrega en Las Palmas cada 14 días.
Una escala semanal en cada uno de los puertos.
Barcelona y Valencia: Factura semanal del 15% de la tarifa fija que corresponda.
Las Palmas: Factura quincenal del 15% de la tarifa fija (cuando no entregue), más factura quincenal del 100% de la tarifa fija (la semana en que sí entregue).

En el supuesto c) cuando el buque posea un plan que únicamente asegure la entrega de desechos sólidos del Anexo V del Convenio MARPOL 73/78, la bonificación será la tercera parte de la que le corresponde de acuerdo con lo dispuesto en dicho supuesto; en caso de que el buque posea un plan que sólo asegure la entrega de desechos líquidos del Anexo I, la bonificación será de las dos terceras partes.

Entendemos que la aplicación es exactamente la misma que en el párrafo anterior:

1. Servicio: Palma-Ibiza-Barcelona
Certificado que garantiza la entrega en Palma de residuos Anexo 1.
Entrega en Palma cada 3 días.
Tres escalas semanales en cada uno de los puertos.
Barcelona e Ibiza: El descuento sería de los 2/3 del 85%, es decir, de un 56,7% (pagarían 100% - 56,7% = 43,3%). Factura semanal del 43,3% de la tarifa fija que corresponda. Da derecho a descargar todos los residuos Anexo V que se quiera.
Palma: Factura semanal del 100% de la tarifa fija

Hasta aquí entendemos que se ha realizado una interpretación literal de la Ley, tal y como ha sido publicada en el BOE. Algunas empresas sin embargo nos han llamado la atención sobre el punto que se describe a continuación, y entendemos que tienen razón, por lo que respecto del siguiente párrafo incluimos lo que podría calificarse como una interpretación más amplia del texto publicado:

Si la recogida se realizara por medios marinos o tiene lugar en la Zona II del puerto la tarifa fija será un 25 por ciento superior que la establecida para la recogida en zona I.

No se especifica lo que pasaría en el caso, por otro lado muy habitual, de que un buque entregue los residuos Anexo I por medios marinos y los Anexo V por medios terrestres.

Si bien es cierto que una lectura literal del párrafo parece indicar que se facturaría el 100% de la tarifa fija más un 25%, parece también razonable que en este caso el recargo fuera menor.

De la lectura del punto 10c de este mismo artículo, parece desprenderse que 1/3 de la tarifa fija se asigna a la entrega de residuos Anexo V y 2/3 a la entrega de residuos Anexo I. como consecuencia, parecería lógico que en el ejemplo expuesto, entrega de residuos Anexo I por medios marinos y entrega de residuos Anexo V por medios terrestres, se aplicase un recargo del 25% de las 2/3 partes de la tarifa fija, pero no del 1/3 que parece atribuirse a los residuos Anexo V.

NOTA PARA DGMM: Con la nueva redacción de las bonificaciones para líneas regulares, se dice “*en la escala donde realicen la descarga deberán abonar el importe total de la tarifa fija*”. No se hace diferencia entre Anexo V o Anexo I. Eso quiere decir que si a un buque que haga línea Algeciras-Ceuta se le obliga a entregar en ambos puertos una vez al día los residuos del Anexo V, deberá pagar una vez por semana la tasa fija completa en ambos puertos (el doble de lo que pagaría si entregasen sólo en un puerto).

Anexo 3

Borrador de acta levantada por la DGMM de la reunión sobre exenciones de practica (22 de septiembre de 2010)

ASISTENTES

DIRECCIÓN GENERAL MARINA MERCANTE:

D. María Isabel Duránte Gil.
Directora General de la Marina Mercante.

D. Francisco Ramos Corona.
Subdirector General de Seguridad Marítima y Contaminación.

COLEGIO OFICIAL NACIONAL DE PRÁCTICOS DE PUERTOS DE ESPAÑA

D. Francisco Mosquera Cayoso
Presidente

D. Antonio Molinero Gutiérrez
Gerente

ASOCIACIÓN DE NAVIEROS ESPAÑOLES

D. Adolfo Utor Martínez
Presidente

D. Manuel Carlier de Laval
Director General

A las 17.17 horas del día 22 de septiembre, en la Sala de Juntas de la 2ª planta de la Dirección General, se reúnen las personas arriba reseñadas, previa convocatoria cursada al efecto por fax de la Directora General del 13 de septiembre de 2010, para tratar como único punto la creación de un grupo de trabajo para estudiar el sistema de exención del practica en los puertos españoles.

La Directora General abre la reunión dando la bienvenida y agradeciendo la presencia de las partes convocadas y excusando la no presencia del Presidente de Puertos del Estado por causas sobrevenidas de última hora.

A continuación la Directora General manifiesta que debe regularse, de nuevo, la concesión de las exenciones para hacer compatible el derecho de las exenciones con la existencia del servicio.

Después de un intercambio de opiniones entre todos los presentes, se defendió, de forma expresa y por cada uno de los presentes la necesidad de la existencia del practica, por ser necesario para la seguridad marítima, y el derecho a obtener la exención del practica por parte de los capitanes de los buques que hacen línea regular.

Para hacer factible la existencia de las corporaciones con el derecho a obtener las debidas exenciones, se llegó a la conclusión unánime de la necesidad de crear un grupo de trabajo técnico para estudiar las posibles soluciones.

Asimismo se acordó que, una vez terminen sus estudios el Grupo Técnico, éste elevará sus conclusiones para su aprobación y preparación de la oportuna normativa.

Tras debatir las funciones que se debían encomendar al grupo, se acordó el estudio, análisis y conclusión de los siguientes puntos:

- 1) Establecer las condiciones objetivas de acceso de los capitanes a la exención de los servicios de practicaje.
- 2) Identificar los puertos en los que la aplicación de las exenciones puede acarrear problemas para la existencia del servicio de practicaje
- 3) Posibles soluciones técnicas que permitan la existencia del servicio de practicaje y las exenciones.
- 4) Estudio del sistema de los países de nuestro entorno.

Por último, se designaron las personas que conformarán el grupo técnico:

1. Por ANAVE: La Subdirectora Elena Seco y la Capitana de la Marina Mercante Araiz Basurko.
2. Por El Colegio de Prácticos: El Secretario del Colegio Antonio Molero y el práctico de Barcelona Joseph Costa.
3. Por la DGMM: El subdirector General Adjunto de Seguridad José Piñero y el Jefe de Servicio de Practicaje José Ignacio Arribas.

Por último, se acordó que las reuniones se celebrarían en las sedes sociales de las partes de forma rotatoria, correspondiéndoles a éstos levantar las correspondientes actas.

Al ser las 18.15 horas se da por finalizada la reunión, quedando esta Dirección General con el compromiso de solicitar a Puertos del Estado la designación de sus representantes.

Anexo 4

Referencias a las Autoridades Portuarias en el “Informe General sobre los principales resultados de la ejecución de los Planes de Control Financiero Permanente y Auditoría Pública del Ejercicio 2008”

Las siguientes son referencias tomadas literalmente del citado informe:

- La mayoría de las salvedades responden, al igual que en el ejercicio anterior, al hecho de que algunas **autoridades portuarias** han **aplicado para la contabilización de los bienes destinados al uso general el criterio de mantenerlos en una cuenta del activo**, que es distinto del establecido por la IGAE al respecto, darlos de baja del balance, lo que ha dado lugar a salvedades en los correspondientes informes de auditoría.
- En las **autoridades portuarias** se sigue detectando la **aplicación de manera inadecuada, injustificada o no autorizada de conceptos retributivos**. Estas prácticas afectan a un elevado número de autoridades portuarias y entre las más habituales se encuentran excesos sobre las masas salariales autorizadas, gastos sociales y pluses no previstos e indemnizaciones por importe superior al previsto legalmente. Igualmente se satisfacen en algunos casos indemnizaciones por despido a los trabajadores superiores a las establecidas en el Estatuto de los Trabajadores y no amparadas en contrato.
- En las autoridades portuarias, los informes de auditoría siguen reiterando observaciones en las que se indica fraccionamiento de los **contratos**, falta de justificación de la necesidad del contrato, utilización de procedimientos inadecuados y en algún caso concreto realización de adjudicaciones prescindiendo totalmente del procedimiento establecido por la propia Autoridad Portuaria.
- El primer elemento que debería cumplirse para garantizar el principio de transparencia es el **adecuado conocimiento de los criterios de adjudicación** por los licitadores, de tal forma que los pliegos que recogen los criterios objetivos que han de servir de base para la adjudicación deberían incluir también los métodos de valoración concretos de dichos criterios, incluso es conveniente que también aparezca explícito en los pliegos el desglose pormenorizado de los criterios de adjudicación que se realiza en algunos informes técnicos de valoración.
- En las **autoridades portuarias**, al igual que en ejercicios anteriores, se detectan deficiencias e irregularidades en la **liquidación de tasas y tarifas**, incluyendo la aplicación ilegal de exenciones y un **importante grado de discrecionalidad a la hora de gestionar los cobros de las deudas vencidas**, que afecta tanto a la aplicación o no de intereses de demora como a la puesta en marcha de los procedimientos previstos para promover el cobro en vía ejecutiva. No se observan mejoras en la situación respecto de ejercicios anteriores, ni se conocen actuaciones de Puertos del Estado y las autoridades portuarias que puedan producir mejoras en la gestión.
- Por su parte, en algunas **autoridades portuarias** se realizan gastos que no tienen relación con la actividad portuaria o se contratan cierres contables que deben realizar sus servicios económicos financieros o auditorías de cuentas que son auditadas por la IGAE, lo que genera duplicidad de gastos.

Finalmente, en el Anexo en el que se resumen los resultados de los informes de auditoría realizados sobre el ejercicio 2008, se indica que los mismos son “Favorables” en 11 AAPP y “Favorables con salvedades” en 17.

Resumen de los resultados de las auditorías de las AAPP en 2007 y 2008

Autoridad Portuaria	2007	2008
Alicante	Favorable con salvedades	Favorable con salvedades
Almería	Favorable	Favorable
Avilés	Favorable	Favorable
Baleares	Favorable	Favorable
Barcelona	Favorable	Favorable
Bilbao	Favorable con salvedades	Favorable con salvedades
Cartagena	Favorable con salvedades	Favorable con salvedades
Castellón	Favorable con salvedades	Favorable con salvedades
Ceuta	Favorable	Favorable con salvedades
Ferrol – San Cibrao	Favorable con salvedades	Favorable con salvedades
Gijón	Favorable	Favorable
Huelva	Favorable	Favorable
Bahía de Algeciras	Favorable	Favorable
Bahía de Cádiz	Favorable con salvedades	Favorable con salvedades
A Coruña	Favorable con salvedades	Favorable con salvedades
Las Palmas	Favorable con salvedades	Favorable con salvedades
Málaga	Favorable con salvedades	Favorable con salvedades
Marín y Ría de Pontevedra	Favorable	Favorable
Melilla	Favorable	Favorable
Motril	Favorable con salvedades	Favorable
Pasajes	Favorable	Favorable
Santa Cruz de Tenerife	Favorable con salvedades	Favorable con salvedades
Santander	Favorable con salvedades	Favorable con salvedades
Sevilla	Favorable con salvedades	Favorable con salvedades
Tarragona	Favorable con salvedades	Favorable con salvedades
Valencia	Favorable con salvedades	Favorable con salvedades
Vigo	Favorable con salvedades	Favorable con salvedades
Villagarcía de Arosa	Favorable con salvedades	Favorable con salvedades
E. P. Puertos del Estado	Favorable	Favorable