



REUNIÓN DEL COMITÉ DIRECTIVO DE ANAVE

Jueves, 8 de noviembre de 2012, a las 12:00 h
Sede de ANAVE: 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. Anteproyecto de Ley de la Navegación Marítima.
 - 2.2. Participación en las Jornadas del Sector Marítimo organizadas por la DGMM.
 - 2.3. Grupo de trabajo de ANAVE sobre la estiba.
 - 2.4. Décimo aniversario de SPC-Spain.
 - 2.5. Participación de ANAVE en CEOE y otras asociaciones nacionales.
 - 2.6. Reuniones en ECSA.
 - 2.7. Participación en otras jornadas y reuniones.
3. Subvenciones a pasajeros residentes no peninsulares. Puesta en marcha de la plataforma informática.
4. Plan de Gestión de la Eficiencia Energética.
5. Subvención embarque alumnos.
 - 5.1. Envío documentación justificativa.
 - 5.2. Presupuestos Generales del Estado para 2013.
6. Convenio de la OIT sobre el trabajo marítimo.
7. Asuntos varios.
8. Ruegos y preguntas.

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

El borrador de acta de la última reunión del Comité Directivo, que tuvo lugar el 4 de octubre de 2012, se circuló junto con el Orden del Día de esta reunión, el pasado lunes 28 de octubre. **Se propondrá su aprobación.**

2. Novedades habidas y gestiones realizadas.

2.1. Anteproyecto de Ley de la Navegación Marítima.

El 5 de octubre tuvo lugar la última reunión del grupo de trabajo sobre el Anteproyecto de Ley de la Navegación Marítima. A la misma asistieron representantes de diversos sectores que no habían estado presentes en reuniones anteriores, y que presentaron propuestas y alternativas al texto. Entre otros:

- UNESPA, por el sector de los seguros
- UNINAVE-PYMAR, representando el sector de la construcción naval
- ANEN-AEGY, en representación de las empresas náuticas, etc.

ANAVE por su parte reiteró la necesidad de modificar ciertos artículos referentes a los contratos de explotación del buque y, tras consultarlo con nuestros asesores jurídicos, se consensuó una redacción que ha sido presentada y aceptada en principio por el Ministerio de Justicia, aunque estamos a la espera de ver el texto definitivo, y por la que:

- se modifica la denominación del llamado “contrato de fletamento de mercancías determinadas”, que pasa a denominarse “fletamento para el transporte de mercancías en régimen de conocimiento de embarque”;
- se incluye desde el primer artículo de esta sección una referencia a aquellos casos en los que se contrate la disponibilidad de un buque para fines distintos del transporte de mercancías, para dar cabida al contrato de pasaje y a fletamento con otros fines;
- se da una redacción alternativa al artículo que regulaba el reparto de gastos y riesgos en las operaciones de carga y estiba, y las operaciones de descarga, para adaptarlo a la realidad más habitual en el tráfico tramp (condiciones FIOS);
- se elimina la culpa grave como supuesto en el que el porteador no podrá exonerarse responsabilidad frente al fletador;
- se precisa conceptualmente y en el artículo correspondiente, quién es el porteador contractual y quién el efectivo en un contrato de transporte.

En el momento de elaboración de estas notas, se nos ha confirmado que el Anteproyecto va a presentarse al Consejo de Ministros hoy día 2 noviembre.

En la reunión del Comité Directivo se confirmará la aprobación o no por el Consejo de Ministros de este Anteproyecto y se informará, en su caso, del texto concreto presentado.

2.2. Participación en las Jornadas del Sector Marítimo organizadas por la DGMM.

El 9 de octubre, ANAVE había enviado al Director General de la Marina Mercante una carta donde se presentaban las propuestas aprobadas por el Comité Directivo en su última reunión para promover la seguridad jurídica y la competitividad del Registro Especial de Canarias.

Tuvimos ocasión de hacer una presentación verbal de estas propuestas, ya que D. Adolfo Utor, como Presidente de ANAVE y del Consejo del Mar de la CEOE, participó, el pasado 22 de octubre, en la Mesa Redonda “*Administración marítima española – Supervisión, inspección, regulación*”, dentro de unas jornadas internas sobre el sector marítimo que la Dirección General de la Marina Mercante organizó del 22 al 24 de octubre en Madrid.

También participó D. Manuel Carlier, en otra Mesa Redonda, sobre *“Mejora de la competitividad y oportunidades de crecimiento del sector marítimo”*, que tuvo lugar el mismo día.

Estas jornadas fueron inauguradas por la Secretaria General de Transportes, Dña. Carmen Librero y en ellas se dieron cita destacados profesionales de los diferentes ámbitos marítimos, para poner en común posibles estrategias para reforzar el sector y definir posibles vías de desarrollo futuro.

Las jornadas incluyeron otras dos Mesas Redondas, sobre *“El potencial de crecimiento del sector náutico recreativo”*, y *“Política marítima integrada hacia el reto de establecer una estrategia marítima española – Agenda estratégica española”*.

2.3. Grupo de trabajo de ANAVE sobre la estiba.

En la reunión del Comité Directivo del 4 de octubre, se acordó convocar a las empresas afectadas e interesadas para discutir en un Grupo de trabajo las líneas de actuación de ANAVE en relación con el Dictamen motivado de la Comisión Europea que cuestiona la legislación española del servicio de manipulación de mercancías portuarias (RDL 2/2011).

Antes de que dicha reunión tuviese lugar, tuvimos conocimiento de que Puertos del Estado, la patronal de la estiba (ANESCO) y los sindicatos (Coordinadora, CCOO y UGT), habían acordado que una comisión técnica conjunta viajará a Bruselas para conocer de primera mano detalles sobre las objeciones precisas que el Dictamen establece a la actual legislación portuaria española y buscar con la Comisión Europea posibles soluciones a dichas objeciones.

En la reunión que mantuvimos con las empresas afectadas el pasado 25 de octubre, se acordó que, por el momento y en tanto en cuanto no se den los primeros pasos por parte de la Administración, desde ANAVE no se debería hacer ningún tipo de manifestación o actuación.

Por otro lado, el Gobierno ha elaborado y publicado la Orden FOM/2297/2012 por la que se determinan las titulaciones de formación profesional exigibles para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías, publicada en el BOE el pasado día 27 de octubre y que les hicimos llegar mediante la Circular de referencia Puertos 20/2012/EC, y fecha 29 de octubre. El Dictamen de la Comisión hace referencia a la necesidad de publicar una disposición de este tipo. Según se recoge en el mismo, a pesar de que ya en la Ley 48/2003 (actualmente en el art. 153.1 del RD 2/2011), se encargaba al Gobierno determinar las cualificaciones profesional exigibles a los estibadores, estas disposiciones estaban todavía pendientes de aprobación. La propia Comisión reconoce que, en la carta enviada por parte de las autoridades españolas, les informaban de que dicha norma ya estaba siendo elaborada, y en última fase de consultas. A la vista de que, efectivamente, ha sido publicada, parece que este ya no será uno de los puntos de conflicto en nuestra legislación, alegados por la Comisión.

2.4. Décimo aniversario de SPC-Spain.

El 24 de octubre, la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia conmemoró, su X aniversario, en un acto que clausuró la Secretaria General de Transportes, Dña. Carmen Librero, y en el que intervinieron los Presidentes de Puertos del Estado, ECSA, CETM, FETEIA y SPC-Spain.

El citado acto, que contó con el patrocinio de Det Norske Veritas, reunió a los más altos representantes de las entidades, empresas e instituciones que vienen trabajando de forma conjunta para el desarrollo del transporte marítimo de corta distancia (TMCD) en España, entre ellos 5 presidentes de Autoridades Portuarias.

Abrió el acto el Presidente de SPC-Spain, D. Manuel Carlier, agradeciendo a todos los participantes en la asociación, a la Administración y a los medios de comunicación el permanente apoyo que la asociación ha recibido en este período.

D. José Llorca, Presidente de Puertos del Estado, expuso un detallado análisis retrospectivo de estos 10 años y destacó la cooperación entre los intereses públicos y privados, en términos de igualdad, que ha caracterizado a SPC-Spain desde su creación. Declaró que el ministerio de Fomento ha apoyado la promoción del TMCD desde el principio y que seguirá haciéndolo.

D. Jorge Pinto, en nombre de la sociedad de clasificación Det Norske Veritas, entidad patrocinadora del acto, expuso los desafíos que la normativa medioambiental plantea al TMCD en el próximo futuro y mostró cómo el uso de gas natural licuado como combustible puede contribuir a afrontar dichos retos.

A continuación, D. Juan Riva (Presidente de ECSA), D. Marcos Montero (Presidente de CETM) y D. Enric Ticó (Presidente de FETEIA) expusieron sus puntos de vista sobre los citados desafíos y las posibles vías para resolverlos desde la óptica las navieras, los operadores de transporte por carretera y los transitarios, respectivamente.

En particular, D. Juan Riva señaló que, una vez que la normativa europea se ha alineado a la internacional de la OMI, ECSA trabaja para conseguir que se introduzcan algunas excepciones o modificaciones que eviten que las normas sobre emisiones, que entrarán en vigor en 2015 y 2020, puedan suponer un freno al desarrollo del SSS en Europa. Pero que no cabe dar por sentado que se conseguirán esos objetivos, por lo que los armadores deben trabajar como si MARPOL no fuese a modificarse.

En sus palabras de clausura, la Secretaria General de Transportes resaltó la continuidad del compromiso del ministerio de Fomento con el apoyo al TMCD y a las Autopistas del Mar. En particular, resumió algunos aspectos del Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, PITVI, recientemente hecho público por la Ministra de Fomento, que tienen relación directa con el apoyo al SSS:

- Con el fin de hacer más competitivo el pasaje portuario, en términos económicos y de calidad, se incluyen diversos elementos, como la puesta en marcha del Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios, la reducción del tiempo de estancias de los buques en puerto, la moderación de tarifas y la reducción de la rigidez laboral en el ámbito de la manipulación de mercancías.
- Actuaciones incluidas dentro del programa de inversión del PITVI, relativas a los accesos a los puertos, tanto por carretera como por ferrocarril, que son cruciales en el desarrollo de un transporte multimodal eficiente.
- La coordinación de los controles aduaneros y para-aduaneros, apostando por la automatización y simplificación de procesos, y la armonización de los requisitos administrativos y aduaneros, es otra de las medidas que contribuirá a hacer el proceso de intercambio modal más sencillo y atractivo para sus usuarios, equiparando el TMCD a los modos terrestres.
- En el ámbito de las Autopistas del Mar, el PITVI prevé el mantenimiento de un programa de ayudas estatales en combinación con fondos europeos, dirigidos a completar los proyectos iniciados y a estimular la demanda de estas Autopistas.

Concluyó indicando que todo ello demuestra que el TMCD está muy presente en la agenda del Ministerio de Fomento y lo va a seguir estando a lo largo de esta legislatura.

SP-Spain presentó además, en este acto, su segundo informe del Observatorio Estadístico del TMCD en España, correspondiente al 1º semestre de 2012.

2.5. Participación de ANAVE en CEOE y otras asociaciones nacionales.

- El 17 de octubre D. Adolfo Utor participó en una reunión de la Junta de la Directiva de la CEOE.
- El 18 de octubre se celebró una reunión del grupo de actividad del sector privado de la CEOE, a la que ANAVE aportó su informe mensual sobre la evolución reciente de los principales indicadores del sector del transporte marítimo.
- **Asociación Española de Derecho Marítimo:** La recientemente elegida nueva Junta Directiva de la Asociación Española de Derecho Marítimo ha propuesto a ANAVE su reincorporación a la misma. Se propondrá al Comité Directivo aceptar dicha invitación.

2.6. Reuniones en ECSA.

El 17 de octubre, Dña. Elena Seco participó en una reunión del Comité de Política Marítima de ECSA en Bruselas. Entre los principales asuntos tratados en la misma figuran:

- **Ayudas de Estado al Transporte Marítimo:** La DG COMP de la Comisión sigue analizando las respuestas recibidas al extenso cuestionario que publicaron a comienzos de 2012. No se espera que haya novedades hasta 2013. Aunque el Jefe de la Unidad sobre ayudas de Estado de la DG COMP (Mr. Alain Alexis), parece convencido de que la mejor opción es continuar con las directrices prácticamente sin cambios, todavía existen dudas sobre la posición del Vicepresidente y Comisario de competencia, D. Joaquín Almunia.
- **Política Portuaria:** Se informó en la reunión de que la intención de la Comisión no es publicar un nuevo paquete legislativo de reforma de la política portuaria europea, sino un análisis caso a caso de los distintos aspectos: régimen económico de las Autoridades Portuarias, servicios (con prioridad a la estiba y a las exenciones de practicaaje, etc.) y, en su caso, se formularían propuestas normativas concretas para asuntos muy específicos.

Como se anunció en esta reunión, el estudio encargado por la Comisión sobre **exenciones de practicaaje** se hizo público el martes 30 de octubre. Ver circular de ANAVE del miércoles 31 de octubre y ref.: Puertos 22/2012/MH, en la que se resumen las principales conclusiones del estudio. Tras la publicación de este informe, la Comisión llevará a cabo una evaluación de impacto para decidir las nuevas medidas en relación con el PEC. Como parte de esta evaluación de impacto, se pondrá en marcha otra consulta en diciembre de 2012, seguida de un taller en enero de 2013.

Las opciones estudiadas serían:

- No hacer nada.
- Elaborar unas recomendaciones de la Comisión sobre los PECs.
- Una propuesta legislativa, sobre todo centrándose en la transparencia de los requisitos del PEC y el examen.

A este respecto, existe una notable disparidad entre la opinión manifestada por las Autoridades Portuarias (el 58% creen que es necesaria una legislación europea) y los prácticos (el 67% opinan que no es necesaria).

No está claro si la Comisión también tomará alguna acción con respecto a los Estados miembros que no contemplan la concesión de PECs en absoluto. Tampoco está claro si, en su caso, se actuará sólo sobre las PECs o si (como ha solicitado ECSA) se revisará el practicaaje en su totalidad. Esto se decidirá en el marco de la discusión general sobre las nuevas iniciativas de la Política de Puertos UE.

ECSA ha invitado a sus miembros a aportar comentarios y **detalles concretos sobre accidentes con práctico a bordo, el efecto del practicaaje en los tiempos de entrada y salida de puerto y cualquier otro problema relacionado con el practicaaje o las exenciones que conozcan.** Agradeceremos cualquier aportación que quieran hacernos en este sentido.

2.7. Participación en otras jornadas y reuniones.

Desde la anterior reunión del Comité Directivo, ANAVE ha participado en diversas reuniones, entre las que cabe resaltar las siguientes:

- Del 3 al 5 de octubre, Dña. Elena Seco participó en un curso sobre el Convenio del Trabajo Marítimo de la OIT, que ésta organizó en su Centro Internacional de Formación en Turín.
- El 5 de octubre, D. Manuel Carlier y Dña. Esther Celdrán participaron en una reunión del Grupo de Trabajo sobre el Proyecto de Ley General de la Navegación Marítima, en el Ministerio de Justicia.
- El 18 de octubre, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco se reunieron con representantes de la Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos (AOP) y de CEPSA, en la sede de la primera citada.
- El 19 de octubre, D. Manuel Carlier intervino en una Mesa Redonda sobre “SSS – AdM y logística del transporte”, durante el 51º Congreso de Ingeniería Naval e Industria Marítima, que AINE celebró en Gijón del 17 al 19 de ese mes. D. Juan Riva, como presidente de ECSA, moderó dicha Mesa Redonda.
- El 22 de octubre, D. Adolfo Utor, como Presidente de ANAVE y del Consejo del Mar de la CEOE, y D. Manuel Carlier participaron en las Mesas Redondas “Administración marítima española – Supervisión, inspección, regulación” y “Mejora de la competitividad y oportunidades de crecimiento del sector marítimo”, respectivamente, en las Jornadas del Sector Marítimo organizadas por la DGMM en Madrid.
- El 30 de octubre, D. Manuel Carlier participó como invitado en una reunión del patronato de la Fundación Lamet, en la que se invitó a ANAVE a considerar su ingreso en dicho Patronato (al que ANAVE ya perteneció en el pasado).
- El mismo día, Dña. Araiz Basurko participó en una reunión técnica sobre contenedores y programa de exámenes continuos ACEP en el Ministerio de Industria, Energía y Turismo.
- El mismo día, Dña. Esther Celdrán participó en una reunión de la Comisión Ejecutiva del Consejo General del ISM.

3. Subvenciones a pasajeros residentes no peninsulares. Puesta en marcha de la plataforma telemática.

El lunes 8 de octubre la DGMM informó a las empresas afectadas de que ya estaba operativo el sistema de consulta on-line de la residencia de los pasajeros, para verificar si tienen derecho, o no, a la subvención en el transporte marítimo insular.

Tras unos primeros días en los que los tiempo de respuesta resultaron inasumibles por la mayoría de las empresas (en torno a 30 segundos por billete), el 18 de octubre algunas em-

presas nos informaron de que los mismos se habían reducido drásticamente, situándose en torno a los 3 segundos por billete.

Desde ANAVE hemos estado (y seguimos estando) en contacto en relación con este asunto con la DGMM, que nos ha trasladado su felicitación a las empresas navieras por la rapidez en implantar el nuevo sistema en sus programas informáticos. Así, en el momento de redacción de estas notas, la mayoría de las empresas asociadas a ANAVE lo tenían en funcionamiento, frente a sólo una de las empresas de transporte aéreo.

Queda todavía pendiente de resolver un asunto que preocupa mucho a las empresas, que es el posible fallo del sistema de consulta online, dado que los pasajeros cuentan con él y no aportarán el certificado de residencia.

4. Plan de Gestión de la Eficiencia Energética.

Durante el 64º periodo de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) de la OMI, celebrado entre el 1 y el 5 de octubre, se analizó un documento presentado por IACS en el que solicitaba una aclaración del plazo fijado para que los buques dispongan del Plan de Gestión de la Eficiencia Energética (SEEMP), ya que la regla, tal y como está redactada, puede dar lugar a confusión sobre la fecha de entrada en vigor de la misma (1 de enero de 2013) y la fecha del reconocimiento de verificación de que el SEEMP está a bordo.

En realidad, en esta reunión del MEPC no se modificó ninguna de las normas adoptadas sobre esta materia y lo único que se hizo fue aprobar una interpretación unificada de la regla 5 (Reconocimientos) del nuevo capítulo 4 (Reglas de eficiencia energética) del Anexo VI, presentada por las Islas Marshall, en la que se aclara la fecha en la que es obligatorio llevar el SEEMP a bordo de los buques existentes.

Según dicha interpretación, que coincide con la que desde ANAVE les hemos venido transmitiendo, **sólo será obligatorio llevar a bordo el Plan a partir del primer reconocimiento intermedio o de renovación del Certificado Internacional de Prevención de la Contaminación Atmosférica que se produzca el 1 de enero de 2013 o posteriormente.** En ese momento, la Administración de bandera deberá verificar que efectivamente se lleva a bordo y a partir de esa inspección de “verificación” ya será exigible en las inspecciones de PSC.

Además, se acordó que el reconocimiento e inspección se debe limitar a **comprobar que el SEEMP se encuentra a bordo** y que si bien no es necesario que el SEEMP esté redactado en uno de los idiomas oficiales de la OMI, se podría interpretar que se debe redactar en el idioma o idiomas de trabajo del buque.

En lo referido al Grupo de trabajo de ANAVE sobre eficiencia energética, como recordarán, a petición de varias empresas asociadas, ANAVE elaboró una **Guía para elaborar el Plan de Gestión de la Eficiencia Energética** que se circuló a primeros de octubre a las empresas asociadas (ref: SMA 43/2012/MH) tomando como base las Directrices publicadas por la OMI (MEPC 213(63) Directrices de 2012 para la elaboración de un Plan de Gestión de la Eficiencia Energética del Buque, SEEMP) y el documento remitido por *Oil Companies International Marine Forum* (OCIMF) (MEPC 62.INF 10. *Example of a Ship Energy Efficiency Management Plan*).

Posteriormente, y como continuación y complemento de dicho Plan, se circuló una hoja de cálculo para facilitar el **cálculo del Indicador Operacional de Eficiencia Energética, EEOI** de los diferentes tipos de buques. (ref: SMA 44/2012/MH). Este Indicador es una herramienta que recomienda la OMI para llevar a cabo la evaluación permanente de la eficiencia energética del buque, en concreto dentro de la fase de seguimiento de la aplicación del

Plan. Su utilización no es obligatoria, y alguna empresa podría optar por calcular regularmente otra clase de indicadores de eficiencia.

Como ya hemos comentado en reiteradas ocasiones, nos resultaría de gran utilidad poder contar con Planes ya elaborados o en fase de elaboración, a los que tengan acceso las empresas, ya sea directamente o a través de sus matrices, para seguir avanzando en esta materia y facilitar, en la mayor medida posible, la implantación del Plan a las empresas que lo deseen.

Se consultará al Comité Directivo sobre posibles actuaciones futuras de ANAVE en relación con este asunto, así como el interés de las empresas asociadas en mantener operativo este grupo de trabajo.

5. Subvención embarque alumnos.

5.1. Envío documentación justificativa.

Como ya les informamos, este año 2012 de nuevo contamos con la subvención de 100.000 euros para compensar parcialmente los costes del embarque de alumnos en prácticas.

Según se establece en el Convenio suscrito con la DGMM, ANAVE tiene hasta el 12 de diciembre de 2012 para presentar toda la documentación justificativa para el abono de la subvención.

Por ello, y tal como informamos oportunamente mediante la Circular de referencia Rel. Ind. 14/2012/EC, y fecha 22 de octubre, pedimos a las empresas que **nos vayan enviando ya toda esa documentación**, para poder cotejarla y corregir posibles deficiencias antes de presentarla a la DGMM para su auditoría final.

Como saben, una vez contrastada la documentación y prorrateado el importe de la subvención entre los embarques acreditados, **les informaremos, como en años anteriores, la cantidad que corresponda a cada empresa.** En ese momento deberán remitirnos, con la máxima urgencia, un escrito de aceptación de la subvención, firmada por un representante de la empresa naviera.

5.2. Presupuestos Generales del Estado para 2013.

El Proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2013 se encuentra actualmente en tramitación parlamentaria (ver circular de referencia EcoFin 14/2012/ES).

En dicho proyecto, y entre otras partidas que afectan a las empresas navieras, se mantiene una subvención de 90.000 euros a ANAVE para el embarque de alumnos en prácticas. Aunque este año la partida era de 100.000 euros, entendemos que se puede valorar muy positivamente que, en estos momentos de fuertes restricciones presupuestarias, se mantenga esta partida aunque sea ligeramente reducida.

Por ello, y en agradecimiento por mantener dicha partida, así como para tratar de animar a que no se vea modificada durante la tramitación de la ley, el 23 de octubre enviamos una carta a la Secretaría General de Transportes, con copia al Director General de la Marina Mercante, en la que le **mostramos nuestro agradecimiento y valoramos muy positivamente el que se mantenga esta subvención.**

Les mantendremos informados sobre posibles modificaciones que nos afecten durante la tramitación parlamentaria del Proyecto.

6. Convenio de la OIT sobre el trabajo marítimo.

Como ya les informamos en la anterior reunión de este Comité, el próximo 20 de agosto de 2013 entrará en vigor el Convenio sobre Trabajo Marítimo 2006.

Entre las actuaciones a llevar a cabo por de los Estados Parte, se encuentra la elaboración de una Declaración de Conformidad Laboral Marítima (DCLM), que recogerá el listado de normas y disposiciones nacionales a través de las que se aplica lo establecido en el Convenio (parte I) y que dará pie para que cada empresa naviera describa las medidas establecidas para garantizar el cumplimiento de las mismas (parte II de la declaración).

La DGMM nos había pedido que le aportásemos un borrador de DCLM Parte I, que remitimos el pasado día 29 de octubre. Al elaborar esta propuesta, hemos detectado que actualmente no existen normas nacionales que den cumplimiento a ciertas Reglas del Convenio. Entendemos que, o bien se deberá elaborar una norma nacional al respecto, o bien con la publicación en el BOE se entenderá que esa es la norma de referencia, pues pasará a ser de aplicación directa al formar parte de nuestro ordenamiento jurídico.

Uno de los aspectos que hemos solicitado a la DGMM que se trate con **urgencia**, es el relativo a la Regla 1.4 del Convenio, sobre contratación y colocación, especialmente la **concesión de licencias, certificados o reconocimientos para los servicios privados de colocación para la gestión de tripulaciones (agencias de manning)**, para que puedan operar como tales en España acreditando el cumplimiento del Convenio. Varias de nuestras empresas asociadas nos han indicado que estos servicios de contratación de tripulaciones se suelen encargar con considerable antelación por lo que necesitarían disponer de un reconocimiento por la Administración española lo antes posible.

Tan pronto tengamos respuesta de la DGMM sobre el documento enviado, y las cuestiones planteadas, se lo haremos saber.

Por otro lado, y en relación con este asunto, ya les informamos en anteriores reuniones de este Comité, de que la Comisión Europea ha presentado dos propuestas legislativas sobre:

- Modificación de la Directiva 16/2009 sobre control de los buques por el Estado rector del puerto (PSC), para incluir las inspecciones en materia del propio Convenio MLC 2006.
- Nueva Directiva sobre obligaciones del Estado de abanderamiento para hacer cumplir la Directiva 13/2009 (por la que se aplica el Acuerdo suscrito entre ECSA y la federación sindical ETF sobre el CTM-2006), y se modifica la Directiva 1999/63/CE (sobre otro acuerdo, suscrito igualmente por ECSA y ETF, sobre ordenación del tiempo de trabajo de la gente de mar).

El pasado 9 de octubre recibimos confirmación por parte de ECSA de que ambas propuestas están ya siendo discutidas en el Consejo y en el Parlamento de la UE. En este último, los Comités responsables son el de Transportes (TRAN) para la Directiva sobre PSC, y el Empleo (EMPL) para el caso de la Directiva sobre obligaciones del Estado de bandera, habiendo intercambiado ya las primeras opiniones sobre las propuestas planteadas.

Las fechas para la tramitación son las siguientes:

- Presentación de enmiendas: 16 de octubre para el Comité TRAN y 24 de octubre para el Comité EMPL.
- Votaciones: 27 de noviembre para el TRAN y 24 de enero para el EMPL.

7. Asuntos varios.

7.1. Títulos marítimos expedidos por Filipinas.

El 16 de noviembre, el Comité de Seguridad Marítima y Prevención de la Contaminación por los Buques (COSS) de la UE celebrará una reunión en la que está previsto tratar sobre la situación actual de las deficiencias detectadas en escuelas filipinas de marinos mercantes en la aplicación de las normas del Convenio sobre Formación y Guardias de la Gente de Mar (STCW).

Para ofrecer más tiempo a Filipinas para que corrija las deficiencias, ECSA nos ha informado de que varios países europeos, a través de sus representantes en el COSS, posiblemente propongan en dicha reunión que EMSA aplaze dicha inspección hasta otoño de 2013. Informalmente se ha indicado que EMSA y la Comisión considerarían aceptable esta prórroga si los Estados miembros la plantean en la reunión del COSS.

Dada la importancia de este asunto para las empresas navieras españolas y europeas, que han mostrado su profunda preocupación por este problema, pedimos a la DGMM que considerasen favorablemente la posibilidad de que la representación de España en el COSS se sumase a la propuesta de otras administraciones y apoyase el aplazamiento de la inspección de EMSA hasta el segundo semestre de 2013.

El 4 de octubre, el Subdirector General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima, D. Francisco Ramos, **nos confirmó que tenían previsto respaldar dicha propuesta y que había dado instrucciones al respecto a la funcionaria responsable.**

Como ya les informamos en las notas al Comité Directivo de mayo, tras llevar a cabo varias inspecciones en Filipinas, la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA) estaba estudiando la posibilidad de proponer a los Estados miembros de la UE la retirada del reconocimiento de los certificados de los oficiales filipinos en los buques de pabellones de la UE.

Tras analizar en profundidad este problema, el Presidente de Filipinas publicó una Orden Ejecutiva designando al Ministerio de Transportes y Comunicaciones como la única Administración responsable de coordinar y supervisar las responsabilidades que atribuyen los Convenios de la OMI al Estado de las Filipinas, en particular, a la aplicación del Convenio STCW, por entender que fue precisamente la descoordinación de los Ministerios de Transportes, Trabajo y Educación que tenían encomendados diferentes aspectos del cumplimiento del convenio STCW, la que causó el problema. Esta decisión, tomada al máximo nivel, mostró la firme resolución del gobierno de Filipinas de reconducir urgentemente la situación y garantizar que la formación de sus marinos cumple todos los requisitos internacionales.

7.2. Nueva propuesta de EEUU para mejorar la eficiencia energética de los buques.

En la última reunión del Comité de Protección del Medio Marino de la OMI (MEPC), los EEUU presentaron un documento, que recibió el respaldo de la Comisión Europea y de varias asociaciones de navieros, que pretende ir más allá del cálculo del índice de eficiencia de proyecto y **evaluar la eficiencia obtenida por los buques en su operación real.**

Para ello ha propuesto un programa de tres etapas:

- una fase de recopilación de datos y establecimiento de unos niveles u objetivos de referencia provisionales;
- una fase piloto de prueba y, en su caso, revisión de dichos niveles;
- y una tercera fase de aplicación completa y obligatoria.

Con esta propuesta no se impondría un techo o límite máximo de las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo, ni se buscaría recaudar fondos mediante impuestos o tasas sobre el combustible o un régimen de comercio de emisiones.

Por otra parte, algunos países en vías de desarrollo pretenden condicionar la aplicación del índice de eficiencia energética de proyecto, ya aprobado, a la disponibilidad de cooperación técnica. Los países desarrollados solicitaron la adopción de una Resolución sobre esta materia y señalaron que este asunto se debe resolver antes de seguir avanzando en el estudio de posibles medidas de mercado para reducir las emisiones de CO₂ de los buques. Ante la falta de tiempo para analizar todos los documentos presentados, el comité acordó retomar este asunto en su próxima reunión en el verano de 2013.

7.3. Adopción final por el Consejo de la UE de la Directiva sobre contenido de azufre de los combustibles marinos.

El Consejo de Ministros de Transportes, Telecomunicaciones y Energía de la UE adoptó definitivamente, el 29 de octubre, la Directiva sobre el contenido máximo de azufre en los combustibles. Esta adopción formal sigue a la que ya llevó a cabo el Parlamento hace algunas semanas, y de la que les informamos en el Comité Directivo de octubre.

La Directiva entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la UE. Los Estados miembros tendrán 18 meses, tras la entrada en vigor, para adoptar las disposiciones nacionales necesarias.

No se han introducido nuevos cambios respecto al acuerdo alcanzado sobre este asunto con la Comisión y el Parlamento el pasado mes de mayo y que los armadores europeos valoraron positivamente por alinearse en casi todos sus aspectos con el Anexo VI del Convenio MARPOL.

No obstante, **esto no significa que la regulación europea en esta materia esté definitivamente cerrada**, ya que la Directiva prevé que, no más tarde de diciembre de 2013, la Comisión presente un informe sobre la aplicación de la misma y en el mismo estudie medidas para un mayor refuerzo de las disposiciones de la Directiva, analizando para ello todas las opciones posibles para reducir la contaminación atmosférica en el territorio y en las aguas territoriales de los Estados miembros.

7.4. Convocatoria de pruebas de reconocimiento de capacidad profesional y exenciones del uso del servicio de practica en Castellón, Tarragona, Ciudadela.

El 27 de octubre, se publicó en el BOE una resolución de la DGMM por la que se convocaron pruebas específicas para el reconocimiento de la capacitación profesional para prestar servicios portuarios de practica en los puertos de Castellón, Tarragona y Ciudadela, de la que les informamos mediante la circular Puertos 21/2012/EC, de 29 de octubre, por si alguna empresa asociada tuviera interés en que sus capitanes obtuviesen dicha habilitación para acceder a la exención de practica por esa vía.

Las solicitudes podrán presentarse en el plazo de **un mes** a contar desde el día siguiente al de la publicación de estas Resoluciones en el BOE y se ha anunciado que la celebración de las pruebas está prevista para el mes de noviembre.

En dicha circular recordamos a las empresas que la nueva redacción dada por el art. 126 del Texto Refundido de la LPEMM, establece que **no existe limitación en el número de candidatos que puedan superar las pruebas de habilitación como prácticos** y que el art.75.2 modificado establece, con carácter general, que estarán exentos de la utilización del servicio de practica "*...aquellos buques cuya tripulación incluya un capitán que haya ejerci-*

do, incluso interinamente, como práctico en el puerto de que se trate, o bien haya superado las pruebas de habilitación teóricas y prácticas en dicho puerto”.

7.5. Formación profesional marítima y sanitaria del Instituto Social de la Marina

El 13 de octubre se publicó en el BOE la Orden ESS/2170/2012, de 4 de octubre, que modifica una anterior, por la que se regula la formación profesional marítima y sanitaria del Instituto Social de la Marina.

Entre las modificaciones incorporadas al nuevo texto, destacan:

- La obligatoriedad de que el ISM disponga de una **póliza de seguro colectivo** para todos los alumnos que asistan a los cursos.
- El abono de las cantidades por **gastos de desplazamiento** no podrá exceder del tope máximo que se fije en las normas de desarrollo de la orden, salvo que la comunicación del ISM al alumno no se realice con la antelación suficiente, en cuyo caso se abonarán íntegramente.
- Se **eliminan los topes máximos** de reintegro de los gastos existentes hasta la fecha y las actualizaciones de las cuantías se efectuarán de acuerdo con el Indicador Público de Renta de Efectos Múltiples (IPREM).
- Si los cursos no se imparten en centros nacionales, los **gastos de desplazamiento y manutención** serán a cargo del presupuesto de la dirección provincial donde el beneficiario tenga establecido su domicilio.
- Se establecen requisitos para que los beneficiarios hagan efectivo el **reintegro de los gastos** de transporte, alojamiento y manutención.
- Si caduca una solicitud para un curso y se presenta una nueva en el plazo de 1 mes, **se contará la fecha de presentación de la caducada** a efectos de aplicar el criterio selectivo de antigüedad.
- Posibilidad de determinar un **número máximo de solicitudes** dentro de cada plan anual de formación.
- Las solicitudes se presentarán a través del **registro electrónico** de la Secretaría de Estado de la Seguridad Social.
- Los demandantes de formación, al presentar la solicitud, deberán acreditar que reúnen los **requisitos de acceso** establecidos para cada curso.
- El ISM podrá establecer criterios prioritarios de selección.
- Se incorpora un nuevo artículo sobre las consecuencias de los **incumplimientos por parte de los beneficiarios**.

De este asunto se les informó con detalle mediante la circular Rel. Ind. 13/2012/EC.

7.6. Titulaciones profesionales exigibles para el servicio portuario de manipulación de mercancías.

El 27 de octubre se publicó en el BOE la Orden FOM/2297/2012 por la que se determinan las titulaciones de formación profesional exigibles para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías.

Dicha norma entró en vigor al día siguiente de su publicación y nace como consecuencia del art. 153.1 del RD 2/2011 de la LPEMM que establece que: *“las actividades incluidas en el servicio de manipulación de mercancías deberán ser realizadas por trabajadores que cuenten con alguna de las titulaciones de formación profesional de grado medio o superior que se determine por Orden del Ministerio de Fomento”*.

Una de las objeciones del Dictamen Motivado de la Comisión Europea sobre la normativa española que regula el servicio de estiba era que no se había regulado dicha formación, a pesar de que una de las razones que se aducían para la existencia de listas cerradas de trabajadores era precisamente garantizar una adecuada formación del personal.

La relación de titulaciones se incluye en el Anexo de la Orden, que se podrá ampliar atendiendo a las modificaciones del Catálogo de Títulos de Formación Profesional y a las propias necesidades que pudieran surgir para la realización de las actividades integrantes del servicio de manipulación de mercancías.

Pueden encontrar información adicional sobre este asunto en las circulares de ref. Puertos 17-20/2012/EC.

7.7 Catálogo de ocupaciones de difícil cobertura para el cuarto trimestre de 2012

El 16 de octubre se publicó en el BOE el Catálogo de ocupaciones de difícil cobertura para el cuarto trimestre de 2012, en el que se mantuvieron, un trimestre más, las ocupaciones marítimas.

Como oportunamente les informamos, la Secretaría General de Inmigración y Emigración, anunció que, dada la inseguridad jurídica que supone elaborar el CODC con periodicidad trimestral, el Servicio Público de Empleo Estatal, previa consulta con la Comisión Laboral Tripartita de Inmigración, tiene intención de regularlo mediante una Orden Ministerial, según lo previsto en la normativa de extranjería. Hemos enviado una consulta a la Subdirectora General de Régimen Jurídico, de la Dirección General de Migraciones, para que nos confirme si finalmente se acordó elaborar dicha norma.

8. Ruegos y preguntas.