



REUNIÓN DEL COMITÉ DIRECTIVO DE ANAVE

Martes, 11 de febrero de 2014, a las 12:00 h
Sede de ANAVE
c/ Dr. Fleming, 11, 1º D - 28036 MADRID

Orden del Día

12.00 h Reunión del Comité Directivo

1. Lectura y aprobación, si procede, del acta de la reunión anterior.
2. Novedades habidas y gestiones realizadas:
 - 2.1. Seguimiento del Convenio Laboral Marítimo de la OIT. Plazas del curso on-line ANAVE-BV subvencionadas al 100%.
 - 2.2. Seguimiento del caso *Tax Lease* ante el Tribunal General de la UE.
 - 2.3. Tramitación parlamentaria del Proyecto de Ley de la Navegación Marítima.
 - 2.4. Jornada Liga Naval en Santander. Septiembre 2014.
 - 2.5. SPC-Spain. Exenciones de practicaaje.
 - 2.6. Consejo del Mar de la CEOE.
 - 2.7. Participación en otras jornadas y reuniones.
3. Publicación del RD Ley 1/2014.
 - 3.1 Subida de la tasa de ayudas a la navegación.
 - 3.2 Modificaciones en las subvenciones al transporte de residentes insulares.
 - 3.3 Gestiones realizadas por ANAVE.
4. Nuevo régimen de *Tax Lease*.
5. Asuntos varios.
6. Ruegos y preguntas.

Otros actos:

13.00 h Sesión informativa sobre el nuevo régimen de *Tax Lease*, aprobado por la Comisión Europea el 20 de noviembre de 2013.

Ponentes: D. Ricardo López Migoya – Director Financiero de Pymar
D. Miguel Ángel Sánchez Sánchez – Socio Fiscal – Hogan Lovells

Exposición por los ponentes, seguida de coloquio abierto.

14.00 h Copa de vino español

Ofrecida por **Carus PBS Ab Ltd.** nuevo miembro asociado colaborador de ANAVE desde el 1 de enero de este año.

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

El borrador de [acta](#) de la reunión anterior se circuló, junto con el Orden del Día de esta reunión, el pasado 31 de enero.

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

2. Novedades habidas y gestiones realizadas:

2.1. Seguimiento del Convenio Laboral Marítimo de la OIT. Plazas del curso on-line ANAVE-BV subvencionadas al 100%.

2.1.1 Proyecto de RD por el que se modifica el Reglamento que regula las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles.

La DGMM ha elaborado este proyecto de RD, cuya finalidad es incorporar al ordenamiento jurídico español la Directiva 2013/38/CE, que modifica la Directiva 2009/16/CE sobre el control de los buques por el Estado Rector del Puerto, incluyendo el Convenio de la OIT sobre el Trabajo Marítimo (MLC 2006) dentro de las normas internacionales cuyo cumplimiento debe ser verificado cuando se realicen inspecciones en los puertos de los Estados miembros de la UE.

Como les informamos mediante la circular de fecha 8 de enero de 2014 y referencia [SMA 1/2014/EC](#), la DGMM nos envió el citado Proyecto para informe. No vimos necesidad de formular alegación alguna, pues el mismo incorpora textualmente lo establecido en la Directiva que transpone.

2.1.2 Problemas en la aplicación del MLC 2006: contratos de trabajo.

Pasados ya 6 meses desde la entrada en vigor del MLC 2006, algunas empresas nos siguen informando sobre los problemas derivados de su aplicación, especialmente en países extranjeros.

En concreto, algunos buques de bandera española han sido multados en Nigeria con motivo de las inspecciones del MLC 2006, sobre la base de que en los contratos de trabajo españoles, tanto indefinidos como de duración determinada, **no figura la fecha de terminación del mismo**. Para las autoridades nigerianas eso es algo muy extraño, porque en la generalidad de los buques de otras banderas, los contratos de enrole se firman por campañas y se especifica su fecha de terminación.

Tratado el asunto con la DGMM y la Inspección de Trabajo, sugerimos como posible solución la elaboración de un documento por el que la autoridad competente, la DGMM, certifique que dichos tipos de contratos son conformes con la legislación española, y que, además, son objeto de inspección por parte de la Administración, por lo que, cuando un buque español disponga del Certificado de Trabajo Marítimo, debe entenderse que son válidos y conformes al MLC 2006.

En ANAVE elaboramos un modelo de dicho certificado que, con pequeños matices, recibió el visto bueno de la Administración, siendo entregado a la empresa. Esperamos que dicho certificado solvente los problemas encontrados hasta el momento.

Si alguna otra empresa experimentase problemas similares, puede solicitar a la DGMM estos certificados, referidos a sus buques.

2.2. Refrendo de titulaciones en el extranjero: certificados médicos.

Otro de los asuntos tratados recientemente en relación con la documentación española, se refiere a los certificados médicos de los marinos.

La administración marítima portuguesa venía aceptando hasta la fecha una **copia** del certificado médico del marino para refrendar su título profesional y permitirle embarcar. Actualmente, acepta la copia del certificado médico de forma provisional, pero para conceder el refrendo definitivo del título, se exige una copia del certificado debidamente sellada o autenticada, o el original. Dado que éste, evidentemente, lo lleva el marino a bordo la agencia de *manning* que gestiona el refrendo de los títulos tiene que presentar o bien la copia sellada, o bien otro certificado original. El ISM informó a una de nuestras empresas asociadas de que no se expiden copias selladas de los certificados, pero sí se ofreció a expedir otro certificado, siempre que se contase con la autorización de la Subdirección General de Acción Social Marítima del ISM.

Puestos en contacto con la citada Subdirección, nos han confirmado que, tanto el marino interesado, como la empresa con la debida autorización, podrán solicitar la **expedición de una copia auténtica de su certificado médico ante la Dirección Provincial del ISM en la que se expidió el original**, haciendo constar en la solicitud el motivo por el que se requiere dicha copia auténtica, junto con los datos personales del marino.

2.3. El MLC 2006 en el Plan de formación de ANAVE para 2014.

Como ya se informó al Comité Directivo el pasado mes de diciembre, este año se han concedido a ANAVE 28.200 euros para la ejecución de planes de formación de ámbito estatal. Dada la drástica reducción del presupuesto respecto de años anteriores, el Plan de Formación de ANAVE para 2013 consiste únicamente en dos acciones formativas:

	Horas	Alumnos
Cartas Electrónicas	40	30
Convenio Trabajo Marítimo MLC 2006 – eLearning	70	24

El curso sobre el Convenio de Trabajo Marítimo MLC 2006 es el ofrecido por Bureau Veritas, traducido al castellano por ANAVE y que incorpora las últimas actualizaciones de la documentación procedente de la Administración.

El curso, que está operativo en la plataforma de eLearning del BV, **tendría coste cero** para los 24 alumnos incluidos en la subvención.

Hasta ahora se han interesado por estas plazas 3 empresas navieras, de las cuales una estaría interesada en formar a 18 marinos, por lo que se cubrirían prácticamente todas las plazas disponibles.

En el ánimo de conseguir, si fuese posible, un mayor reparto de estas plazas totalmente subvencionadas, **vamos a mantener abierta la posibilidad de confirmación de interés hasta el día 20 de febrero, jueves.**

2.4. Seguimiento del caso *Tax Lease* ante el Tribunal General de la UE.

El 8 de enero tuvimos conocimiento de que varias instituciones financieras han recurrido la Decisión de la Comisión (Banco Santander, Caixabank, Bankia, Banco Mare Nostrum, Catalunya Banc, Liberbank, Novagalicia Ban,co, Unicaja Banco, Banco de Sabadell / Banco Gallego). También lo han hecho Aguas de Valencia, Inditex y otros inversores.

En particular, se ha publicado que la empresa Aluminios Cortizo, también inversora, ha incluido en su recurso que la decisión final del Comisario Almunia estuvo influida por “*las presiones de la poderosa Asociación de Armadores Noruegos*”.

La Decisión de la Comisión de 17 de julio de 2013 no se ha publicado aún en el DOUE. Una vez que se publique es probable que se presenten más recursos.

2.5. Tramitación parlamentaria del Proyecto de Ley de la Navegación Marítima.

El pasado 22 de noviembre, el Consejo de Ministros aprobó el Proyecto de Ley de Navegación Marítima para su envío al Parlamento.

El Congreso de los Diputados ha encomendado la aprobación de este Proyecto a la Comisión de Justicia, con **competencia legislativa plena**, conforme al artículo 148 del Reglamento del Congreso. Por tanto, no habrá trámite de deliberación y votación final en el Pleno del Congreso.

El plazo de enmiendas ha sido ya ampliado varias veces, estando actualmente abierto hasta el 11 de febrero. No obstante, se nos ha confirmado que en esta ocasión el proyecto no decaerá, como en ocasiones anteriores.

Con fecha 7 de enero circulamos a las empresas asociadas (ver circular [Varios 1/2014/EC](#)) unas propuestas de enmiendas al texto del Proyecto, la mayor parte de las cuales eran ya conocidas. Una empresa nos hizo llegar propuestas de nuevas enmiendas, especialmente en materia de seguros.

Con fecha 30 de enero trasladamos nuestras enmiendas al ponente de esta Ley en la Comisión de Justicia, el Diputado del Grupo Parlamentario Popular, D. Andrés Ayala, con quien hemos acordado mantener próximamente una reunión para tratar el contenido de las mismas. También las hemos enviado y comentado con la DGMM y el ministerio de Justicia, dado que el Grupo Popular sin duda les consultará.

Por otro lado, nuestras enmiendas van a ser también planteadas a través de la CEOE, tras ser consensuadas con el resto de miembros del Consejo del Mar.

Les mantendremos informados sobre la tramitación del PLN y la posible aceptación de nuestras enmiendas.

2.6. Jornada Liga Naval en Santander. Septiembre 2014.

El 16 de enero, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco recibieron, en la sede de ANAVE, al Presidente de la Real Liga Naval Española, D. Juan Díaz Cano, quién solicitó la participación de ANAVE en un **Congreso marítimo nacional** que la Liga organizará en Santander los días 11, 12 y 13 de septiembre de este año, con motivo del Mundial de Vela Santander 2014.

El objetivo de este Congreso es que los representantes del sector marítimo español (en sentido amplio, incluyendo pesca, defensa, universidades, etc.) den a conocer a la opinión pública su realidad, su problemática y sus retos de futuro.

Nos han pedido asimismo propuestas sobre temas de debate en este Congreso. **Se pedirá al Comité Directivo sugerencias de posibles asuntos sobre los que centrar la participación de ANAVE.**

2.7. SPC-Spain. Exenciones de practicaaje.

En los últimos meses, dentro del Grupo de Trabajo de Procedimientos Administrativos de SPC-Spain, se ha dado especial prioridad a las gestiones orientadas a reducir el coste del servicio de practicaaje para los servicios regulares de SSS y AdM. Con este fin, se ha actuado en dos líneas complementarias:

- Por una parte, a instancias de varias AAPP miembros de SPC-Spain, se ha explorado con el Presidente de Puertos del Estado la posibilidad de aceptación de Pliegos de Practicaaje en los cuales se incluyese una escala de bonificaciones en función de la frecuencia de escala del buque en el puerto en cuestión.

La respuesta de PdE fue positiva, de modo que, en principio, y como norma general, no se pondrán objeciones por Puertos del Estado a los pliegos que contengan descuentos por frecuencia en las tarifas de practicaaje. SPC-Spain ha informado en este sentido a sus asociados.

- Por otras, el pasado 8 de octubre se celebró una reunión del Grupo de Trabajo, a la que asistió el Subdirector General responsable de esta materia en la DGMM, D. Víctor Jiménez, en la que, en primera instancia, pedimos que se agilizase la tramitación de las solicitudes de exenciones de practicaaje. Como resultado de esta reunión, se recibió en la Asociación, a principios de enero, un borrador de modificación de la Instrucción 3/2001 sobre exenciones de practicaaje, enviada, a título de consulta informal, por la Dirección General de la Marina Mercante.

ANAVE circuló este borrador a sus asociados mediante la circular [SMA 3/2014/AB](#), recabando sus comentarios, que se integraron en el documento de respuesta a la DGMM. No se tiene aún información sobre la posición final de la DGMM en este asunto.

El pasado 4 de febrero, D. Manuel Carlier presidió una reunión de la Junta Directiva de SPC-Spain, en la que se aprobó el presupuesto y el plan de trabajos para 2014.

2.8. Consejo del Mar de la CEOE.

D. Adolfo Utor presidió en la CEOE, el pasado 22 de enero, una reunión del Consejo del Mar, en la que también participó D. Manuel Carlier, y en la que se aprobó el plan de trabajos del Consejo para este año.

También se consensuaron un conjunto de enmiendas al Proyecto de Ley de la Navegación Marítima, en las que se había trabajado en una reunión previa el 8 de enero.

Estas enmiendas las ha hecho suyas la CEOE y se han remitido a la Comisión de Justicia del Congreso de los Diputados. Entre las mismas, lógicamente, se incluyen las enmiendas propuestas por ANAVE.

2.9. Participación en otras jornadas y reuniones.

- El 9 de enero, D. Manuel Carlier y Dña. Esther Celdrán representaron a ANAVE en una reunión del Consejo del Mar de la CEOE, en la que discutieron posible propuestas de enmiendas al Proyecto de Ley de la Navegación Marítima.
- El 15 de enero, D. Manuel Carlier presidió una reunión de la Comisión Ejecutiva de SPC-Spain.
- El 16 de enero, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco recibieron en la sede de la asociación a D. Juan Díaz Cano, Presidente de la Real Liga Naval Española, quien ofreció a

ANAVE participar en unas jornadas marítimas que la Liga organizará en Santander en octubre de este año (ver Apartado 2.6).

- El 22 de enero, D. Adolfo Utor presidió en la CEOE una nueva reunión del Consejo del Mar, en la que también participó D. Manuel Carlier, y en la que se aprobó el plan de trabajos del Consejo para este año (ver Apartado 2.8).
- El 28 de enero, D. Manuel y Dña. Elena Seco participaron, en la DG de Política Energética y Minas del ministerio de Industria, Energía y Turismo, a la primera reunión preparatoria del proceso de trasposición a la normativa española de la Directiva 2012/33/UE, sobre contenido de azufre en los combustibles marinos. Asistieron también representantes de los ministerios de Fomento y de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, así como de la Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos (AOP).
- Ese mismo día, Dña. Esther Celdrán participó en una reunión de la Comisión Ejecutiva del ISM.
- El 29 de enero, D. Manuel Carlier asistió a un seminario sobre el nuevo sistema de *Tax Lease*, organizado por PYMAR.
- También el 29, Dña. Esther Celdrán participó en una reunión en la CEOE del Consejo General del Instituto Social de la Marina y Organizaciones del Sector Marítimo Pesquero.
- El 4 de febrero D. Manuel Carlier presidió una reunión de la Junta Directiva de SPC-Spain.

Jornadas y reuniones que tendrán lugar próximamente:

- El 7 de febrero, Dña. Maruxa Heras participará en una reunión del Grupo de Trabajo de Actividad del Sector Privado de la CEOE.
- El 26 de febrero Dña. Elena Seco participará en una reunión del *Shipping Policy Committee* de ECSA en Bruselas.

3. Publicación del RD Ley 1/2014.

En nuestra circular de 27 de enero, les informábamos de la publicación del Real Decreto-Ley 1/2014, de reforma en materia de infraestructuras y transporte y otras medidas económicas, que había sido aprobado la víspera por el Consejo de Ministros.

El mismo incluye dos asuntos de interés para las empresas navieras:

- Subida de la tasa de ayudas a la navegación.
- Modificaciones en las subvenciones al transporte de residentes insulares.

3.1 Subida de la tasa de ayudas a la navegación.

Como las empresas recordarán, según el artículo 240 del RD Leg. 2/2011, la tasa de ayuda a la navegación se abonará en las tres primeras escalas que cualquier buque realice en el año natural en cada puerto de interés general y es igual a: $GT \times A \times 0,035$, siendo GT el tonelaje de registro del buque y A una cuantía básica que desde el 1 de enero de 2013 quedó fijada en 0,29 euros.

El nuevo RD Ley añade una nueva cuantía básica $C = 0,28 \text{ €}$, resultando la tasa = $GT \times (A + C) \times 0,035$. Por tanto, el multiplicador de las GT aumenta de 0,29 a 0,57, es decir, la cuantía de la tasa aumenta un 96,6%.

Según la exposición de motivos del RD, el objetivo de este nuevo coeficiente C es “*que los usuarios que reciben el servicio de ayudas a la navegación prestado por la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) soporten los costes del mismo, en lugar de los Presupuestos Generales del Estado*”.

Puertos del Estado ha confirmado a medios de comunicación especializados que:

- Dado que en 2013 la misma tasa ya se elevó un 16% en 2013, la subida acumulada respecto de la cuantía que tuvo la tasa en 2012, es del 128%.
- Se espera que por esta tasa este año 2014 se recauden unos 22,1 millones de euros.
- De esta cantidad, unos 11,2 millones corresponderían a las autoridades portuarias para el mantenimiento de las ayudas a la navegación y unos 10,8 millones se entregarían a Sasemar para contribuir a su financiación.
- Esta cantidad no hará sino enjugar las pérdidas de explotación de unos 9,1 millones que prevén las cuentas de SASEMAR, a pesar de contar con unas subvenciones de explotación de la Administración General del Estado por valor de 110,2 millones de euros, incorporadas al resultado del ejercicio.

En la siguiente tabla resumimos el impacto económico que esta modificación tiene sobre buques con diferentes GT, suponiendo siempre que realizan 3 escalas o más en un mismo puerto. Como verán, ese impacto varía entre 65 y 3.300 euros/buque/puerto/año.

Tasa de ayuda a la navegación

Los cálculos se han realizado sobre la base de un buque que haga 3 o más escalas anuales en un mismo puerto.

Buque	GT	Tasa max. 2013 (€/año)	Tasa max. 2014 (€/año)	Dif (€/año)
Petrolero productos 3.808 tpm	2.201	67 €	132 €	65 €
Petrolero productos 6.500 tpm	3.984	121 €	238 €	117 €
Petrolero Suezmax 159.236 tpm	81.187	2.472 €	4.859 €	2.387 €
LNG 95.138 tpm	111.665	3.400 €	6.683 €	3.283 €
Granelero 173.764 tpm	89.659	2.730 €	5.366 €	2.636 €
Granelero 11.901 tpm	8.254	251 €	494 €	243 €
Carga general 13.022 tpm	10.132	309 €	606 €	298 €
Carga general 6.878 tpm	4.151	126 €	248 €	122 €
Ferry 5.845 tpm	29.670	903 €	1.776 €	872 €
Fast Ferry 1.141 tpm	8.973	273 €	537 €	264 €
Fast Ferry 677 tpm	5.637	172 €	337 €	166 €
RO-RO 4.300 tpm	16.361	498 €	979 €	481 €
Portacontenedores 4.550 tpm	6.413	195 €	384 €	189 €
Portacontenedores 7.300 tpm	11.300	344 €	676 €	332 €
Crucero 7.546 tpm	73.592	2.241 €	4.404 €	2.164 €
Cementerero 6.759 tpm	4.284	130 €	256 €	126 €

3.2 Modificaciones en las subvenciones al transporte de residentes insulares.

El mismo RD Ley también introduce varias modificaciones en el régimen de tramitación de estas subvenciones.

En contacto con la DGMM, nos han indicado que la principal novedad para las empresas navieras es la obligación, que será aplicable desde el 1 de junio de 2014, de que la relación de todos los embarques reales producidos en los puertos, correspondientes a los trayectos bonificables, que sean remitidas por las compañías marítimas, **deberán haber sido recibidas por el órgano competente** (la Autoridad Portuaria) **antes de que la nave llegue a su destino.**

No se introduce ninguna de las propuestas que en el pasado ha realizado ANAVE para equiparar este modo con el aéreo.

Es evidente que las modificaciones que se introducen en este RD Ley se elevan del rango de RD que actualmente tiene esta normativa al de Ley formal, por lo que modificarla en el futuro será mucho más difícil.

3.3 Gestiones realizadas por ANAVE.

En relación con este RD Ley, el Presidente de ANAVE ha remitido una carta a la Ministra de Fomento, Dña. Ana Pastor, en la que:

- manifiesta su pesar por no haber sido consultados,
- ofrece la colaboración de ANAVE para analizar este RD Ley con vistas a que en el proceso de convalidación en las Cortes del mismo se puedan considerar propuestas de modificación.

En el momento de cierre de estas notas no hemos recibido ninguna respuesta de la Ministra.

Estamos en contacto con la DGMM para ver si en el trámite de convalidación en las Cortes sería posible introducir alguna modificación, en particular:

- Establecer un procedimiento alternativo de envío de la lista de pasajeros para situaciones excepcionales, como pudiera ser la caída temporal de las comunicaciones telemáticas.
- Equiparar plenamente el procedimiento de tramitación con el vigente para el modo aéreo, como venimos reclamando desde hace más de 10 años.

4. Nuevo régimen de *Tax Lease*.

Como recordarán, el 20 de noviembre de 2012, la Comisión Europea contestó a una comunicación del Gobierno español por la que se notificaba un nuevo sistema de incentivos fiscales a la inversión en buques (*Tax Lease*), considerándolo “no constitutivo de ayuda de Estado” en el sentido del Art. 107.1 del TFUE.

Recientemente, los medios de comunicación se han hecho eco de la firma de los primeros contratos de construcción naval basados en este nuevo sistema, correspondientes a buques *off-shore* a construir en los astilleros Balenciaga y Zamakona.

El pasado 29 de enero, Pymar organizó en Madrid una jornada de presentación de este nuevo régimen, dirigida principalmente a entidades financieras e inversores, que contó con la presencia, entre otras autoridades, del ministro de Industria, Energía y Turismo, el presidente de la Xunta de Galicia y el secretario de Estado de Hacienda.

Por entender que podría resultar de interés para las empresas navieras asociadas, a petición de ANAVE, a continuación de la reunión del Comité Directivo se celebrará una sesión informativa con la participación como ponentes de:

- D. Ricardo López Migoya – Director Financiero de Pymar
- D. Miguel Ángel Sánchez Sánchez – Socio Fiscal – Hogan Lovells

Está prevista una exposición por los ponentes, seguida de coloquio abierto.

Les adjuntamos, como documento de referencia, la carta de 20.11.2012 por la que la Comisión autorizó el nuevo sistema, cuya lectura puede resultar de interés para quienes no conozcan las generalidades del nuevo sistema.

5. Asuntos varios.

5.1 Subvenciones al embarque de alumnos en prácticas 2013 y 2014.

En el mes de diciembre tuvo lugar el reparto de los 40.000 euros correspondientes al importe de la subvención por el embarque de alumnos del año 2013, cantidad que, según acordó en su día el Comité Directivo, se dedujo en el cargo de cuotas correspondiente al primer trimestre de 2014.

Como ya les anunciamos, en la Ley 22/2013 de Presupuestos Generales del Estado para el año 2014, aparece el aumento de la subvención a ANAVE por el embarque de alumnos en prácticas para el año 2014, que pasa de 40.000 a 80.000 euros.

El pasado día 4 febrero, se firmó ya el Convenio entre la DGMM y ANAVE para la concesión de la citada subvención, siendo el procedimiento igual que el año anterior.

5.2 Ventanilla única. Transmisión electrónica de las Listas de Pasajeros.

En la circular [SMA 2/2014/AB](#), de 14 de enero, les informamos de que actualmente se está tramitando una Orden Ministerial que **se va a publicar en el BOE en los próximos meses** y que modificará la Orden FOM/1194/2011 sobre el **procedimiento integrado de escala** de los buques en los puertos.

En virtud de esta Orden, las empresas deberán presentar la **Lista de Pasajeros en formato electrónico**, entendiéndose como tal aquel que *“se puede usar directamente para su almacenamiento y tratamiento mediante ordenadores”*, lo que viene a modificar parcialmente los procedimientos que se utilizaban hasta ahora (por ejemplo, no bastará un archivo pdf).

Para ello, las empresas afectadas deberán enviar a la Autoridad Portuaria correspondiente, la Lista de Pasajeros en un archivo tipo CSV (*Comma Separated Values*) en el cual los datos de los diferentes campos de cada registro aparecen separados por comas, para exportarla o importarla desde/hacia una base de datos (ej. Access, Excel).

Puertos del Estado nos ha aclarado que, **“al día siguiente de su publicación en el BOE”, las empresas tendrán que utilizar el nuevo sistema de transmisión de datos** y, por tanto, deberán enviar a la Autoridad Portuaria correspondiente la Lista de Pasajeros en un archivo tipo CSV.

Con esta aclaración queremos insistir en que, aunque la Directiva Europea 2010/65, de 20 de octubre de 2010, sobre formalidades informativas exigibles a los buques a su llegada o salida de los puertos de los Estados miembros dio un margen de tiempo para empezar a aplicar la norma que se extiende hasta el 1 de junio de 2015, **en España se va a aplicar al día siguiente de la publicación de la Orden en el BOE, lo que está previsto que ocurra en los próximos meses.**

Puertos del Estado ha desarrollado una aplicación para la transmisión de datos y ha solicitado la participación voluntaria de alguna naviera para llevar a cabo pruebas de transmisión. Hemos tenido conocimiento de que al menos una empresa ha mostrado su interés en participar.

Asimismo, Puertos del Estado se ha ofrecido a organizar una reunión para explicar estos cambios y aclarar las posibles dudas que planteen las empresas. También nos han ofrecido la posibilidad de trabajar conjuntamente a lo largo del año 2014 para intentar unificar en un único formato todas las Listas de Pasajeros (tarifa T2, bonificaciones de residentes, Ley de Navegación Marítima etc.).

5.3 Buques no petroleros que viajen a EEUU: Plan de emergencia para casos de contaminación por hidrocarburos.

El 15 de enero, la DGMM nos envió un “Aviso Normativo” sobre una nueva regulación que las autoridades marítimas de EEUU han comenzado a exigir **desde el 30 de enero**, por la cual todos los buques de $GT \geq 400$ que sean distintos de los petroleros, con destino o salida a un puerto de EEUU están obligados a disponer de un Plan de emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos, que **debe ser aprobado** por el Servicio de Guardacostas de EEUU (*US Coast Guard, USCG*).

Dado que los armadores han dispuesto de un tiempo reducido para preparar y completar todos los elementos del plan, el USCG está concediendo **autorizaciones provisionales de operación de 6 meses de validez**.

En la circular [SMA 4/2014/AB](#), hemos recomendado a las empresas que tengan previsto viajar a EEUU que extremen las precauciones y se aseguren de que disponen de un plan aprobado o una autorización provisional para evitar sanciones o detenciones.

La nueva norma actualiza y alinea las disposiciones vigentes en EEUU sobre esta materia con la normativa internacional de la OMI, es decir, con la regla 37 del Anexo I de MARPOL sobre el Plan aprobado de Emergencia a Bordo en caso de Contaminación por Hidrocarburos (SOPEP). En esencia el plan debe:

- Indicar quiénes son las personas cualificadas para coordinar las actividades de respuesta ante una emergencia.
- Establecer y asegurar mediante un contrato u otro medio aprobado la disponibilidad de personal privado y equipo necesario para dar respuesta al peor de los escenarios de descarga de hidrocarburos.
- Incluir la actualización periódica de los programas de formación, comprobación de equipos y requisitos sobre ejercicios de familiarización. Si se introducen cambios importantes en el plan, se debe presentar nuevamente para aprobación a la autoridad marítima.
- Especificar la sección y zona geográfica en la que el buque tiene previsto operar, de acuerdo con la exención de paso inocente a buques que transitan las aguas de EEUU pero que no tienen por destino uno de sus puertos.

5.4 Régimen de la estiba: Demanda de la CE contra España

Como les informamos en la anterior reunión del Comité Directivo, el 14 de noviembre, la Comisión Europea presentó ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea la demanda contra la legislación española del servicio portuario de estiba, recogida en el RD Leg. 2/2011, texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, por entender que varios elementos de la misma son contrarios al artículo 49 del Tratado de Funcionamiento de la UE (Libertad de Establecimiento).

El pasado 1 de febrero, se publicó en el DOUE el resumen de dicha demanda, como les hemos informado mediante la circular de fecha 4 de febrero y referencia [UE 1/2014/EC](#). En las peticiones de dicha demanda no se exige a España que adopte ninguna medida concreta, aunque suponemos que se ha de estar a lo solicitado en el Dictamen motivado de la CE de 27 de septiembre de 2012, en el que se emplazaba a España a adoptar las medidas necesarias para que nuestra legislación se adaptase al citado Dictamen, y al no haberse adoptado tales medidas, la CE ha interpuesto la correspondiente demanda ante el TJCE.

Nos hemos puesto en contacto con Puertos del Estado recabando información sobre cuáles serían las repercusiones legales en caso de una eventual sentencia condenatoria para España.

5.5 Nueva convocatoria de EMSA para la contratación de buques anticontaminación.

El 2 de enero, EMSA publicó una nueva convocatoria para la contratación de buques anti-contaminación, cuyo plazo de presentación de solicitudes finaliza el **18 de febrero de 2014**.

Al igual que en anteriores convocatorias, las empresas interesadas ofrecerían su(s) buque(s) en régimen de disponibilidad, pudiendo continuar con sus labores comerciales hasta el momento en que la Agencia los necesitase. En dicho caso, el buque deberá poder movilizarse, en un corto espacio de tiempo, mediante el montaje a bordo de los equipos necesarios para dedicarse rápidamente a la recuperación de hidrocarburos.

Esta nueva convocatoria tiene como fin fortalecer su red en las siguientes áreas geográficas:

- Costa Atlántica, desde Oporto (Portugal) hasta Donges (Francia).
- Norte del mar Negro.
- Zona sur del mar del Norte y Canal.
- Zona norte del mar del Norte y mar de Noruega.

En la circular [SMA 5/2014/MH](#), de 22 de enero, pueden encontrar información sobre esta nueva convocatoria.

5.6 Proyecto de modificación del RD 973/2009, sobre titulaciones profesionales de la marina mercante

Según les informamos mediante la circular de 16 de diciembre de 2013 y referencia [SMA 35/2013/EC](#), la DGMM nos ha enviado para consulta un proyecto de RD por el que se modifica el RD 973/2009 que regula las titulaciones profesionales de la marina mercante, mediante el cual se introducen las Enmiendas de Manila 2010 en nuestra legislación.

Como les anunciamos en la citada circular, se enviaron a la DGMM nuestras observaciones sobre el Proyecto, especialmente en lo que se refiere a la nueva redacción que se da al artículo sobre Alumnos en prácticas de puente, máquinas y radioeléctronica, que pretende la supresión de determinadas formas de embarcar alumnos, permitiendo únicamente embarcarlos con un contrato de prácticas, en cuyo caso los alumnos forman parte de la dotación del buque, aunque no de la tripulación mínima de seguridad.

Puestos en contacto con la DGMM, nos informaron de que en la redacción del Proyecto se habían detectado algunos errores y que pretendían mantener este artículo en su redacción original, es decir, permitiendo también el embarque de alumnos como marineros de puente o máquinas, (en cuyo caso forman parte de dotación mínima de seguridad), y en condiciones distintas a las anteriores, siempre y cuando cuenten al menos con los seguros correspondientes.

5.7 Convocatoria de pruebas

La DGMM ha convocado las siguientes pruebas para el año 2014:

- Para la obtención de los títulos de Piloto de Segunda, Oficial de Máquinas de Segunda y Oficial Radioelectrónico de Segunda de la Marina Mercante, de las que se informó mediante la circular de fecha 28 de enero 2014 y referencia [SMA 7/2014/EC](#).
- Sobre conocimiento de la legislación marítima española para el reconocimiento de los títulos profesionales para ejercer de Capitán o Primer Oficial de Puente en buques na-

cionales, expedidos por otros Estados parte del Convenio STCW 78/95, u obtenidos por ciudadanos del Espacio Económico Europeo (EEE) que no tengan nacionalidad española, y expedidos por un Estado miembro del EEE, de las que se informó mediante la circular 28 de enero 2014 y referencia [SMA 6/2014/EC](#).

5.8 Solicitud de información sobre buques de bandera española que naveguen por las aguas cubiertas por la Patrulla del Hielo del Atlántico Norte.

En nuestra circular de 30 de enero y referencia [SMA 8/2014/ES](#), les trasladamos la petición de la DGMM de informar sobre el número aproximado de buques de bandera española que tengan previsto navegar por las aguas cubiertas por la Patrulla del Hielo del Atlántico Norte, durante la estación de hielos anual (del 15 de febrero al 1 de julio).

En caso de que tengan buques en esta situación, les rogamos nos lo informen a la mayor brevedad posible.

6. Ruegos y preguntas.