



REUNIÓN DEL COMITÉ DIRECTIVO DE ANAVE

Jueves, 12 de diciembre de 2013, a las 12:00 h
Sede de ANAVE
c/ Dr. Fleming, 11, 1º D - 28036 MADRID

Orden del Día

1. Lectura y aprobación, si procede, del acta de la reunión anterior.
2. Novedades habidas y gestiones realizadas:
 - 2.1. Presentación del segundo informe semestral de ANAVE sobre Novedades Normativa de Seguridad y Medio Ambiente.
 - 2.2. Seguimiento del Convenio Laboral Marítimo de la OIT. Agencias de *manning*.
 - 2.3. Reunión del Grupo de Trabajo de ANAVE sobre GNL como combustible.
 - 2.4. Demanda presentada por la Comisión ante el Tribunal de Luxemburgo contra la legislación española sobre el servicio de estiba.
 - 2.5. Aprobación por el Gobierno del Proyecto de Ley de la Navegación Marítima.
 - 2.6. Posible paralización de la ampliación de la delegación de funciones en Organizaciones Reconocidas. Gestiones de ANAVE.
 - 2.7. Enmiendas a la Ley de Puertos por vía del Proyecto de Ley Orgánica de control de la deuda comercial en el Sector Público.
 - 2.8. Reunión del *Board of Directors* de ECSA.
 - 2.9. Participación en otras jornadas y reuniones.
3. *European Sustainable Shipping Forum (ESSF)*
 - 3.1. Selección por la Comisión de SPC-Spain para participar en el plenario del ESSF.
 - 3.2. Reunión inaugural del plenario. Estructura y plan de trabajos del ESSF.
 - 3.3. Problemas en la aplicación de la Directiva 2012/33, sobre contenido de azufre en los combustibles marinos.
4. Propuestas de normas comunitarias en tramitación.
 - 4.1. Propuesta de Reglamento sobre acceso al mercado de los servicios portuarios.
 - 4.2. Propuesta de Directiva sobre despliegue de infraestructuras para combustibles alternativos.
5. *Tax Lease*. Decisión sobre la presentación o no de recurso por ANAVE a dicha Decisión.
6. Avance de resultado económico de ANAVE del ejercicio 2013. Propuesta de presupuesto y cuotas para 2014.
7. Asuntos varios (incluyendo, entre otros).
 - 7.1. Formación:
 - 7.1.1. Plan de formación de ANAVE para 2014.
 - 7.1.2. Subvención a embarque de alumnos en prácticas 2013 y 2014.
 - 7.1.3. Nuevos certificados derivados de las enmiendas de Manila al Convenio STCW (Protección Marítima y ECDIS).
 - 7.1.4. Jornada formativa sobre inspecciones de *Port State Control*.
 - 7.2 CLIA-Spain.
8. Ruegos y preguntas.

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 día 2 de diciembre.

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

2. Novedades habidas y gestiones realizadas

2.1. Presentación del segundo informe semestral de ANAVE sobre Novedades Normativa de Seguridad y Medio Ambiente.

El 28 de noviembre, en la ETSI Navales, ANAVE presentó su segundo Informe de 2013 sobre Seguridad y Medio Ambiente que elabora el Gabinete de Seguridad y Puertos, en el que se recopilan las novedades normativas en el ámbito marítimo nacional e internacional en dicho campo.

A esta reunión asistieron 24 representantes de 13 empresas navieras asociadas, 3 Sociedades de Clasificación y representantes de otros organismos sectoriales. También participó como viene siendo habitual, el Subdirector General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima de la DGMM, en esta ocasión y por primera vez desde que fuera designado para dicho cargo, D. Víctor Jiménez, y varios colaboradores de su departamento. En total, asistieron unas 35 personas.

En la misma jornada se expuso una presentación por parte del Director General de ANAVE sobre *“GNL como combustible marino y la propuesta de Directiva sobre infraestructuras para combustibles alternativos”*. A continuación, un inspector de DNV-GL completó esta materia con una presentación sobre el reciente lanzamiento de un borrador de prácticas recomendadas de seguridad para la operación del GNL como combustible. Para finalizar, representantes de las empresas “Alfa Laval - Aries” y “Clean Marine” presentaron sus tecnologías para la *“Reducción de emisiones a la atmósfera mediante sistemas de lavado de los gases de escape (scrubbers)”*.

Entre los asuntos que se debatieron con la Administración, destacan los siguientes:

- **Inspecciones de PSC en Gibraltar.** El Jefe de Área de Inspección Operativa de la DGMM, D. Manuel Palao, resumió la actividad inspectora del MOU de París en buques de pabellón español durante 2013 (hasta el momento se han producido **3 detenciones**), y destacó la problemática que se está suscitando en las inspecciones de buques españoles por las autoridades de Gibraltar.

Según explicó, muchos de los buques españoles que entran a dique en Gibraltar se dedican a tráficos de cabotaje, por lo que llevan mucho tiempo sin ser inspeccionados por el MOU y, como consecuencia, aparecen en la base de datos como buques de “prioridad 1”. El problema es que, en muchos casos, los buques no terminan las reparaciones en Gibraltar sino que se desplazan a otros puertos próximos, por ejemplo a Algeciras, para hacerlo, por lo que el buque no sale de Gibraltar totalmente operativo. Esto significa que cuando las autoridades de PSC de Gibraltar efectúan la inspección previa a la salida de puerto se registran un índice de deficiencias por inspección muy elevado en comparación con la media de otras inspecciones.

Se da la circunstancia de que el **Reino Unido**, que hasta hace poco tiempo era un país marginal en cuanto a las inspecciones que hacía a nuestros buques, ahora es el país que más inspecciona a los buques españoles (23 en lo que va de año), **15 de ellas en Gibraltar**. En dichas inspecciones han resultado **79 deficiencias**, con una media de **5,3**

deficiencias por inspección, mientras que en el resto de puertos la media es de 2,1. En agosto, además se produjo **una detención** en Gibraltar.

En el contexto de las Listas de Banderas del MOU, si se produjeran **2 detenciones más en los próximos meses** correríamos el grave riesgo de **pasar a la Lista Gris** con lo que ello supone de, por un lado, desprestigio para la flota española y, por otra parte, un buque de la lista gris que haya sido detenido repetidas veces puede incluso **ser rechazado de todos los puertos del MOU**. Para intentar evitarlo, la DGMM tiene previsto **adoptar medidas preventivas y correctivas** de refuerzo al Plan Lista Blanca, mediante **inspecciones mucho más detalladas a los buques que se dirijan a Gibraltar para entrar en dique**.

- **Resultados de la inspección de PSC en relación con el MLC 2006.** Entre el 20 de agosto y el 19 de noviembre, se han detenido **21 buques**, de ellos **9 en España**, con deficiencias relacionadas con el MLC 2006. Este índice tan elevado de detenciones por parte de España nos ha parecido muy significativo, y manifestamos a la administración nuestra preocupación por si alguna de estas detenciones recientes pudiera motivar en el futuro represalias para nuestros buques por parte de los países de bandera de los buques detenidos.

El Subdirector General señaló que, sin conocer en detalle todas las detenciones practicadas por España, en la mayoría de los casos los motivos de las detenciones no se debían sólo a incumplimientos del MLC, y que ninguna de las que estaban relacionadas con el MLC habían sido recurridas por los países de bandera afectados. En relación con las posibles represalias, señaló que no piensa que vayan a producirse y que si ese fuera el caso, las recurrirían. No obstante, indicó que las 3 detenciones a buques españoles este año, comentadas en el punto anterior, no tienen nada que ver con detenciones previas de España a otros buques.

2.2. Seguimiento del Convenio Laboral Marítimo de la OIT. Agencias de *manning*.

La Inspección de Trabajo (IT) nos informó recientemente de que la Dirección General de Empleo está estudiando las diferentes posibilidades de regulación de las agencias de *manning*, para dar una solución definitiva al problema detectado a raíz de la entrada en vigor del MLC 2006, ya que las mismas no se adaptan a la normativa actualmente en vigor en España. Para ello, nos solicitaron cualquier tipo de información que pudiésemos darles al respecto, además de las soluciones adoptadas en países de nuestro entorno.

En respuesta, les hemos enviado una serie de comentarios, principalmente:

- Acreditando que el uso de estas agencias está ampliamente extendido en el sector. La mayoría de los países marítimos europeos de nuestro entorno cuentan con un gran número de estas agencias.
- En el nuevo marco del MLC 2006, en la mayoría de los países, es la autoridad marítima la que autoriza a estas agencias para actuar, ya sea comprobando directamente el cumplimiento de los requisitos impuestos por el MLC 2006, o delegando las tareas de inspección en Organizaciones Reconocidas. Se envió información oficial sobre la forma de actuar en países como Alemania, Chipre, Dinamarca, Grecia, Holanda, Noruega y Reino Unido.
- Por todo ello, solicitamos al Ministerio de Trabajo, que siga siendo la DGMM (en su caso previo informe, o visto bueno del Ministerio de Empleo), el organismo que emita los certificados para que estas agencias actúen y sean además reconocidas por otras administraciones, previa auditoría por parte de Organizaciones Reconocidas, y sobre la base de un certificado del Sistema de Gestión de Calidad de la empresa de colocación, garantice

que dicho sistema cumple los requisitos establecidos en el MLC y las normas de calidad ISO correspondientes.

Tras nuestros comentarios, la IT nos confirmó que no tienen inconveniente en que siga siendo sea la DGMM la que autorice a estas agencias, siempre que exista alguna norma que les atribuya la competencia, y no sobre el actual Oficio del Servicio Público de Empleo Estatal.

2.3. Reunión del Grupo de Trabajo de ANAVE sobre GNL como combustible.

El mismo día de la presentación del informe sobre novedades normativas (ver apartado 2.1 de estas notas), y siguiendo el acuerdo tomado en su día por el Comité Directivo, se constituyó un grupo de Trabajo de ANAVE sobre el uso de GNL como combustible. En dicha reunión participaron 8 representantes de 4 empresas navieras y se presentó una ponencia que trató sobre los siguientes aspectos:

- Infraestructura de GNL.
- Tráficos del GNL en el mundo.
- Situación de España en el tráfico GNL.
- Soluciones de suministro GNL como combustible marino.
- Costes indicativos de GNL como combustible marino.
- Transferencia buque-buque.
- Soluciones existentes.
- El enfoque del armador.

Las conclusiones que se extrajeron de la presentación fueron que:

- La tecnología de propulsión con GNL ya está desarrollada y disponible.
- La tecnología de contención de GNL tiene la experiencia acumulada de la industria de transporte de GNL y los recientes desarrollos de pequeña escala.
- La tecnología de suministro de GNL a pequeña escala ya está implantada y la transferencia de GNL buque a buque se ha desarrollado en más de 250 operaciones comerciales.
- El marco normativo actual dispone de herramientas para que las autoridades locales y la DGMM puedan autorizar proyectos de consumo y suministro de GNL como bunker.
- El marco regulatorio europeo tiende a impulsar el consumo de GNL.
- El GNL puede ser un combustible marino competitivo en materia de.
- El desarrollo de oportunidades concretas depende de los armadores como compradores de este combustible alternativo y de los operadores logísticos de GNL como vendedores.

Se acordó que, a medida que se vayan produciendo novedades en esta materia, se pueden ir convocando reuniones sucesivas. En principio, está previsto programar la siguiente para el mes de marzo, una vez se conozcan los primeros resultados de las reuniones que van a mantener los cinco grupos de trabajo del Foro Europeo sobre el Transporte Marítimo Sostenible (ESSF).

2.4. Demanda presentada por la Comisión ante el Tribunal de Luxemburgo contra la legislación española sobre el servicio de estiba.

El pasado día 14 de noviembre, la Comisión Europea presentó ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea la esperada demanda contra la legislación española del servicio portuario de estiba, recogido 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).

Los argumentos de la demanda son los siguientes:

- **La legislación española supone en varios aspectos una restricción a la libertad de establecimiento.** Obliga a las empresas estibadoras a formar parte y a participar financieramente en el capital de las SAGEP. Con independencia de que la empresa sea miembro o no de la SAGEP, o esté exenta de participar en su capital, tiene la obligación de recurrir primero a los trabajadores contratados y puestos a disposición por la SAGEP. La Comisión considera que estas prácticas laborales restrictivas, aun no siendo discriminatorias, pueden disuadir a las empresas estibadoras de otros Estados miembros que deseen establecerse en los puertos españoles y, en consecuencia, infringen el principio de Libertad de Establecimiento reconocido en el TFUE.
- **Estas restricciones a la libertad de establecimiento no están justificada.** España alegó que una SAGEP puede extinguirse sin necesidad de crearse una nueva y que las obligaciones impuestas por ley y descritas anteriormente, están justificadas por razones de interés general:
 - Se trata de un servicio de interés general con imposición de obligaciones de servicio público destinadas a garantizar la regularidad, eficiencia, seguridad, continuidad y no discriminación del servicio.
 - Protección de los trabajadores a través de la garantía de prioridad en la contratación.

La CE entiende, al igual que ha declarado en otros casos el TJUE, que el servicio portuario de manipulación de mercancías no tiene necesariamente un interés económico general que posea características específicas respecto al de otras actividades económicas. Es un servicio que se presta a empresas privadas en régimen de libre competencia. Por tanto, las restricciones impuestas por nuestra regulación no están justificadas por objetivos de interés general.

La Comisión solicita el TJUE que declare que España ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud del citado art. 49 del TFUE. Estamos en contacto con la Abogacía del Estado de Puertos del Estado, para que nos transmita cuáles serían las repercusiones en caso de una eventual sentencia condenatoria para España.

2.5. Aprobación por el Gobierno 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.

Tras las últimas modificaciones, y si el texto es definitivamente aprobado por las Cortes, contaremos con una ley única, moderna y sistemática con 524 artículos, que adapta el marco jurídico español a la realidad actual del transporte marítimo internacional y, en especial, a los convenios internacionales y las normas europeas vigentes en España, proporcionando seguridad jurídica, al garantizar esa coordinación entre normas, tanto de Derecho Público como Privado, y facilitando una interpretación unívoca por los tribunales.

Como es sabido, esta Ley se basa, en gran parte, en los convenios internacionales en cuestiones tan relevantes como las normas de policía administrativa, según lo establecido por el convenio UNCLOS 1982, o la regulación de los accidentes de la navegación, mediante una remisión a los Convenios que regulan esta materia, en los casos de abordaje, avería grave, salvamento, bienes naufragados o hundidos y responsabilidad civil por contaminación. Todo ello completado con la regulación contenida en la LPEMM.

Además, quedan definidos de forma clara los contratos de utilización del buque, los conceptos de armador y naviero, y el estatuto jurídico del buque y su régimen registral. Por primera vez, se regula el contrato de construcción naval; se moderniza la regulación del contrato de seguro marítimo, y se depuran y actualizan las especialidades procesales según las nuevas normas contenidas en el Proyecto de Ley de Jurisdicción Voluntaria aprobado el pasado 31 de octubre, ya que los viejos expedientes de jurisdicción voluntaria de Derecho Marítimo que

todavía están regulados en la Ley de Enjuiciamiento Civil de 1881, se convierten en expedientes notariales.

2.6. Posible paralización de la ampliación de la delegación de funciones en Organizaciones Reconocidas. Gestiones de ANAVE.

En relación con este asunto D. Manuel Carlier comentó que, para las empresas navieras, el hecho de que progresivamente y de manera ordenada y regulada, tal y como hacen la mayoría de países europeos de nuestro entorno, se pueda dar una mayor amplitud a la labor de las SC en general como organizaciones reconocidas era muy positivo. No obstante, esta noticia nos preocupa porque da la sensación, además en un lugar tan sensible como Galicia, de que hay un cierto interés por desacreditar de alguna manera esta actuación. Informamos a la DGMM de que teníamos pensado redactar una nota de prensa y enviarla a los medios para dejar claro que desde nuestro punto de vista una mayor delegación en SC bajo ningún concepto significa una disminución de los niveles de calidad ni mucho menos de los niveles de seguridad o protección del medio ambiente.

El 28 de noviembre, el diario "La Voz de Galicia" publicó una noticia en la que se afirmaba que *"El Gobierno quiere dejar en manos privadas la inspección de petroleros"*. Al día siguiente, el mismo diario publicó una segunda noticia que aseguraba que *"Fomento da marcha atrás y ya no privatizará la revisión de buques"*.

A raíz de estas publicaciones, en contacto con el Director General de la Marina Mercante, pudimos confirmar que es cierto que en el ministerio de Fomento se ha decidido paralizar la tramitación del proyecto de RD que amplía las posibilidades de delegación en organizaciones reconocidas.

Ante lo preocupante de esta noticia (máxime en el momento actual de sensibilidad política por la reciente sentencia sobre el accidente del "Prestige") con el visto bueno del Presidente se ANAVE, se decidió redactar y enviar urgentemente:

- Una nota de prensa explicando la posición de ANAVE.
- Una carta a la Ministra de Fomento básicamente con el mismo contenido.

En ambos escritos se apoyaba la tramitación del citado RD con los siguientes argumentos:

- El mismo no pretende una "privatización" de la seguridad marítima, sino permitir que, como una alternativa al control por medio de los servicios de inspección de la DGMM, se contemple la posibilidad de delegar determinadas inspecciones y certificados en Organizaciones Reconocidas.
- Esta delegación de las funciones inspectoras marítimas es una práctica totalmente generalizada en los países marítimos desarrollados. Además, España aplica un régimen similar a las inspecciones de otros equipos con incidencia directa en la seguridad de las personas, como los vehículos, los ascensores y un largo etcétera.
- El hecho de que, hasta ahora, España haya aplicado de forma muy limitada las amplias posibilidades de delegación que permite la normativa comunitaria mediante una Directiva específica, no ha evitado accidentes marítimos en nuestras aguas, como los del "Aegean Sea" o el "Prestige", entre otras razones porque dichos buques eran extranjeros y la inspección de buques y la delegación a que se refiere el citado proyecto de RD abarca únicamente a buques de bandera española.
- Las inspecciones en los puertos españoles a buques extranjeros seguirán siendo efectuadas por funcionarios de las Capitanías Marítimas.

- Las principales Sociedades de Clasificación de buques, que son reconocidas por la mayoría de los Estados marítimos, cuentan con una larguísima experiencia y un personal técnico muy bien formado y experimentado. Tienen además una implantación de ámbito mundial, lo que les permitiría enviar un inspector experto a cualquier puerto del mundo, a inspeccionar un buque español que lo precisase, casi siempre en cuestión de pocas horas. Esto tiene una enorme importancia para un sector completamente internacionalizado como el marítimo y es una de las principales razones por las que la generalidad de los países delegan en ellas, ya que ningún Estado podría conseguir con sus propios inspectores una cobertura mundial de una calidad y amplitud comparable con un mínimo de racionalidad en el uso de los recursos públicos.
- La UE, a través de la Agencia Europea de Seguridad Marítima, realiza todos los años auditorías a las doce Sociedades de Clasificación que tiene reconocidas, que abarcan tanto sus oficinas centrales como regionales y que incluyen también visitas a buques clasificados por ellas, con el fin de comprobar su correcto funcionamiento. España no podría delegar en ninguna Sociedad de Clasificación que no esté previamente reconocida por la UE.
- El pabellón de Bahamas, que es denostado en la noticia, figura en el puesto 8 de los más seguros del mundo, por delante de banderas como Italia, Finlandia, Reino Unido u Holanda, mientras que España figura también en la lista Blanca, pero en el puesto 33. Esto demuestra que el hecho de delegar en Organizaciones Reconocidas no tiene, de por sí, efecto negativo alguno sobre la calidad de las flotas.

2.7. Enmiendas a la Ley de Puertos por vía del Proyecto de Ley Orgánica de control de la deuda comercial en el Sector Público.

D. Ángel Mato, Director General de ANARE (Asociación Nacional de Remolcadores de España), nos llamó la atención sobre unas disposiciones adicionales que figuran en el proyecto de Ley Orgánica del asunto, y que modifican la Ley de Puertos de la forma siguiente:

- Los coeficientes correctores de las tasas al buque, pasaje y mercancía previstos en la Ley de Puertos, en el caso de ser mayores o menores de la unidad, deberán cumplir ciertos criterios relacionados con la rentabilidad media de los tres ejercicios inmediatamente anteriores al año en el que se acuerde el Plan de Empresa, en lugar de en el ejercicio inmediatamente anterior como figura en el texto actual de la Ley de Puertos.
- La actualización de las tasas de ocupación y actividad, que actualmente se lleva a cabo cada 1 de enero con el 75% del IPC, pasa a realizarse *“con arreglo a la eficiencia económica y la buena gestión empresarial, no considerándose en ningún caso los costes asociados a la mano de obra, los costes financieros, los gastos generales o de estructura ni el beneficio industrial, cuando sean imputables a decisiones de las propias empresas o agentes económicos. Las variaciones deberán estar adecuadamente justificadas en una memoria económica específica para este fin.”*
- Se modifican algunos coeficientes correctores de la tasa de la mercancía de *“elementos de transporte tipo”*, como contenedores, vehículos... Las correcciones realizadas reducen estos coeficientes en el caso de vehículos de mayor tamaño.

Adicionalmente, D. Ángel Mato nos trasladó su preocupación sobre la pérdida de autonomía de las AAPP que se introduce con las anteriores modificaciones, al tener que incluirse en el Plan de Empresa los criterios de actualización de las tasas de ocupación y actividad y precisar este Plan de Empresas de aprobación por parte de Puertos del Estado.

Independientemente de que, en principio, algunas de las modificaciones introducidas pudieran entenderse como positivas para las empresas navieras, es indudable que el procedi-

miento elegido no es el más adecuado, máxime cuando no se nos ha informado en ningún momento desde Puertos del Estado de estas modificaciones que, al figurar en un Proyecto de Ley Orgánica de control de la deuda comercial en el Sector Público, tampoco llamaron la atención de nuestro departamento jurídico.

2.8. Reunión del *Board of Directors* de ECSA.

El día 5 de diciembre se reunió en Bruselas el Board of Directors de ECSA, en el que ANAVE estuvo representada por D. Juan Riva y D. Manuel Carlier.

La víspera tuvo lugar una reunión de trabajo en la que se definieron la estrategia y el plan de trabajo de ECSA para los próximos 2 años, que son de especial significación ya que, por una parte, en 2014 hay relevo de las instituciones comunitarias (elecciones al Parlamento en mayo y renovación de la Comisión en Octubre) y, por otra, en 2015 se cumplen los 50 años desde la creación de ECSA.

Esta fue la última reunión de D. Juan Riva como presidente, asumiendo este cargo Mr. Thomas Rheder (Alemania). Asimismo, fue elegido Vicepresidente y será el siguiente presidente) Mr. Niels Smedegaard (Dinamarca), presidente de la naviera DFDS.

2.9. Participación en otras jornadas y reuniones.

- El 15 de noviembre, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco se reunieron con el Subdirector General de Relaciones Energéticas e Internacionales del Ministerio de Industria para trasladarles la posición de ANAVE sobre la Propuesta de Directiva sobre la creación de una infraestructura para combustibles alternativos.
- El 19 de noviembre, Dña. Elena Seco y Dña. Araiz Basurko participaron en una reunión de la Comisión Paritaria de la Marina Mercante, de la Fundación Tripartita para la Formación en el Empleo.
- El mismo día, Dña. Esther Celdrán participó en una reunión de la Comisión Ejecutiva del Consejo General del ISM.
- El 22 de noviembre, Dña. Elena Seco y Dña. Esther Celdrán participaron en una reunión de la Comisión de Seguimiento del Convenio con la DGMM para la concesión de la subvención por embarque de alumnos.
- Ese mismo día, Dña. Esther Celdrán participó en una Jornada sobre la nueva Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.
- El 27 de noviembre D. Manuel Carlier participó, en Bruselas, en representación de SPC-Spain, en la primera reunión Plenaria del Foro Europeo sobre el Transporte Marítimo Sostenible.
- El 28 de noviembre, en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales de Madrid, ANAVE presentó el informe “*Novedades Normativas en materia de Seguridad y Medio Ambiente*”, que la Asociación elabora semestralmente. La jornada contó con la intervención de D. Víctor Jiménez, Subdirector General de Seguridad Marítima, Contaminación e Inspección, e incluyó la presentación y un debate en mesa redonda sobre las ponencias “GNL como combustible marino” y “Reducción de las emisiones a la atmósfera mediante sistemas de lavado de los gases de escape”. Asistieron numerosos representantes del sector. (Ver Apartado 2.1 de estas Notas.)

- Ese mismo día, Dña. Esther Celdrán participó en el II Foro de Empresas donde se presentó el Programa SAPROMIL (Sistema de aprovechamiento de capacidades profesionales del personal militar).
- El 3 de diciembre, Dña. Elena Seco y Dña. Esther Celdrán participaron en una reunión de la Comisión de Seguimiento del Convenio con la DGMM para la concesión de la subvención por embarque de alumnos.
- El 5 de diciembre, Dña. Elena Seco y Dña. Araiz Basurko se reunieron con D. Jaime Luezas, Jefe de Área de Servicios y Comunidad Portuaria de Puertos del Estado para tratar distintos aspectos del proyecto de Orden que actualiza el procedimiento integrado de escala de los buques en puertos españoles.
- El mismo día, Dña. Maruxa Heras participó en una reunión del Grupo de Trabajo de Actividad del Sector Privado de la CEOE.

Reuniones que tendrán lugar próximamente:

- El 10 de diciembre está previsto que Dña. Elena Seco y Dña. Esther Celdrán se reúnan en la DGMM con D. José Cebrián, Subdirector General de Coordinación y Gestión Administrativa.

3. *European Sustainable Shipping Forum (ESSF)*

3.1. Selección por la Comisión de SPC-Spain para participar en el plenario del ESSF.

Como ya se informó al Comité Directivo, el pasado 25 de septiembre, la Comisión Europea creó el Foro Europeo sobre el Transporte Marítimo Sostenible (*European Sustainable Shipping Forum*, ESSF), creado como órgano consultivo de la propia Comisión sobre la aplicación de la normativa sobre reducción de las emisiones contaminantes procedentes del transporte marítimo. Este foro está compuesto por representantes de cada uno de los 28 Estados miembros, así como 32 organizaciones y empresas del sector marítimo.

Más de 200 organizaciones y empresas marítimas optaron a participar en el mismo y, según les anunciamos en la circular de referencia Varios 32/2013/MH, y fecha 20 de noviembre, la única organización española seleccionada para participar en el ESSF ha sido la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC-Spain), que lo hará por medio de su presidente, Manuel Carlier (Director General de ANAVE), como representante titular, y su Directora Técnica, Pilar Tejo, como suplente. La relación completa de las entidades seleccionadas figura como anexo de la citada circular. ECSA participa con 2 representantes.

3.2. Reunión inaugural del plenario. Estructura y plan de trabajos del ESSF.

La misión del ESSF será evaluar los avances hacia el cumplimiento de la normativa de la OMI sobre el límite del 0,1% de contenido de azufre en los combustibles marinos, que entrará en vigor el 1 de enero de 2015 en las zonas de control de emisiones de azufre (*Sulphur Emission Control Areas*, SECAs y de la Directiva 2012/33 que aplica dicha normativa en la Unión Europea.

La reunión inaugural del plenario del ESSF tuvo lugar el pasado día 27 de noviembre en Bruselas. Como se había adelantado, además del plenario, se han creado 5 grupos de trabajo, respectivamente sobre:

- Uso del GNL como combustible para buques
- Depuradores de gases de exhaustación (*scrubbers*)

- Innovación
- Financiación
- Problemas prácticos encontrados en la aplicación de la Directiva 2012/33

Es posible que, finalmente se cree un grupo adicional, sobre “Competitividad”, que evalúe el impacto económico del cumplimiento de la Directiva para el sector marítimo.

Cada uno de estos grupos tendrá entre 25 y 30 miembros, diferentes de los del plenario. Los trabajos y propuestas de estos grupos tendrán que ser validados por el plenario, que se reunirá 2 veces al año, en principio en junio y noviembre.

Las presentaciones y documentos de trabajo presentados en la reunión están a disposición de las empresas asociadas que tengan interés en las mismas.

3.3. Problemas en la aplicación de la Directiva 2012/33, sobre contenido de azufre en los combustibles marinos.

Ya en 2010 se suscitó la existencia de una problemática diferenciada en la aplicación de la normativa sobre contenido de azufre de los combustibles marinos en los buques LNG, que utilizan este combustible para su propulsión mediante calderas. Ello justificó un tratamiento especial, mediante el llamado método de “equivalencia” (quemar una mezcla de gas natural más fueloil, que generaría menos emisiones que el uso de gasoil de 0,1% de azufre).

El sector consideraba que este mismo tratamiento especial sería de aplicación a partir de la entrada en vigor de los nuevos límites en el contenido de azufre en las zonas de control de emisiones (el 1 de enero de 2015). Sin embargo, representantes de EMSA y de la Comisión han trasladado, en distintos foros, en particular, en el ESSF, que la Decisión de la Comisión de 2010 que permitía ese tratamiento diferenciado no resulta directamente de aplicación fuera de puerto.

Se están realizando gestiones con la Comisión y la Administración española con vistas a solucionar el problema, sin que exista ahora mismo un mensaje único por parte de la Comisión sobre la forma de proceder. El viernes 13 de diciembre está prevista una reunión de los Estados Miembros para tratar este asunto.

4. Propuestas de normas comunitarias en tramitación.

4.1. Propuesta de Reglamento sobre acceso al mercado de los servicios portuarios.

El borrador de informe del Europarlamentario alemán Knut Fleckenstein, en relación con la propuesta de Reglamento sobre el acceso al mercado de los servicios portuarios y la transparencia financiera de los puertos, excluye los servicios de dragado y de practicaje del capítulo sobre acceso al mercado. Hay que recordar que los servicios de manipulación portuaria (estiba) y los servicios al pasaje ya estaban excluidos en la propuesta de la Comisión de las normas que este reglamento establece sobre acceso al mercado.

Como consecuencia, esta propuesta se está quedando vacía de contenido.

4.2. Propuesta de Directiva sobre despliegue de infraestructuras para combustibles alternativos.

Como les hemos venido informando, la propuesta de la Comisión establece que todos los puertos marítimos e interiores incluidos en la Red Transeuropea Principal dispongan, a más tardar el 31 de diciembre de 2020, de puntos de suministro de LNG para buques.

En líneas generales, desde ANAVE hemos venido apoyando sus objetivos, y defendiendo que, en caso de considerarse demasiado ambiciosos, se moderasen cuanto fuera necesarios, pero siempre que incluyan compromisos concretos. Aunque algunas propuestas de enmiendas en el Parlamento Europeo, siguiendo esta línea, proponían la obligatoriedad de una red de suministro en el 40% de los puertos de la red principal en 2020 (frente al 100% que fijaba la Comisión), el texto que finalmente se llevará al Pleno del Parlamento propone algo tan vago como que, en 2020, “*un número suficiente de puertos*” deberá contar con puntos de suministro.

El texto que ha propuesto la presidencia del Consejo es todavía menos exigente, estableciendo que un “*número apropiado de puertos*” de la red principal disponga de puntos de suministros a más tardar el 31 de diciembre de **2030**.

Si finalmente no se incluyen objetivos concretos con fechas y plazos definidos, la utilidad práctica de la Directiva para impulsar el desarrollo de esta infraestructura sería mínima.

5. Tax Lease. Decisión sobre la presentación o no de recurso por ANAVE a dicha Decisión.

Según se acordó en la última reunión del Comité Directivo, hemos seguido analizando las posibilidades de presentación de recurso por ANAVE. A diferencia de lo que se comentó en dicha reunión, se ha podido confirmar que el Reglamento de funcionamiento del Tribunal General **no contempla** la posibilidad de que una persona física o jurídica pueda presentarse como coadyuvante en una demanda entre un Estado miembro (España) y una institución comunitaria (la Comisión).

ANAVE sí podría adoptar tal papel en una demanda de nulidad que presentase una entidad privada (por ejemplo, un inversor), pero en ese caso tendría que apoyar las peticiones de ésta, aportando más argumentos.

Por otra parte, y según también se acordó, se solicitaron tres presupuestos más, cuyos importes oscilan entre 27.000 y 300.000 euros.

Se ha convocado a abogados/expertos de las empresas navieras interesadas a una reunión, que tendrá lugar en la sede de ANAVE el martes 10 de diciembre a las 12.30 h. En dicha reunión se analizarán las alternativas existentes y se espera poder elaborar una propuesta concreta a plantear al Comité Directivo. Dado que el plazo para presentación del recurso termina el 9 de enero, la decisión sobre presentarlo o no se debería adoptar en esta reunión.

6. Avance de resultado económico de ANAVE del ejercicio 2013. Propuesta de presupuesto y cuotas para 2014.

Como es habitual, y con el visto bueno del Vicepresidente y Tesorero, D. Gonzalo Alvar-gonzález, se adjunta un avance del resultado económico del presente ejercicio 2013 y una propuesta de presupuesto para 2014.

Se propone mantener las cuotas asociativas para el próximo ejercicio, en los mismos valores acordados el pasado mes de abril.

Se propondrá al Comité su aprobación, sujeta a la ratificación formal por la Asamblea.

7. Asuntos varios.

7.1. Altas en ANAVE.

La empresa Carus PBS Ltd., a través de su representante en España, D. José Rodríguez, ha solicitado el alta en ANAVE como miembro asociado colaborador.

Carus ofrece servicios especializados de IT para operadores de ferries y cruceros, con soluciones integrales para reservas, venta y emisión de billetes, control de salidas y registro de llegadas.

Como recordarán las empresas asociadas, Carus fue una de las empresas patrocinadoras de la Asamblea de ANAVE y ECSA del pasado junio.

Se solicitará la aprobación del Comité Directivo.

7.2. Formación.

7.2.1. Plan de formación de ANAVE para 2014.

El pasado 23 de julio se publicó en el BOE la Resolución de 16 de julio de 2013, del Servicio Público de Empleo Estatal, por la que se aprobó la convocatoria para la concesión de subvenciones públicas para la ejecución de planes de formación de ámbito estatal.

Para este plan de 2013 habíamos solicitado 76.000 euros. Sin embargo, dadas las restricciones presupuestarias, nos informaron el pasado 20 de noviembre de que este año nos han concedido 28.200 euros, por lo que las acciones formativas a impartir se han visto muy reducidas respecto de las solicitadas, quedando el plan de con los siguientes contenidos:

Acciones	Horas	Alumnos
Cartas Electrónicas	40	30
Convenio Trabajo Marítimo	70	24

Les mantendremos informados de las convocatorias del curso de cartas electrónicas. 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. Ya está operativo en la plataforma de eLearning del BV, desde el pasado mes de marzo.

7.2.2. Subvención al embarque de alumnos en prácticas 2013 y 2014.

Como hemos señalado en el apartado sobre Participación en otras jornadas y reuniones, los días 22 de noviembre y 3 de diciembre, Dña. Elena Seco y Dña. Esther Celdrán, se han reunido con D. Jorge Zaragoza en la DGMM para presentar toda la documentación de las empresas que acredita el embarque de alumnos y que genera el derecho a recibir la correspondiente subvención. Dicha documentación ha sido revisada por la DGMM, comprobándose que la documentación aportada acredita adecuadamente, en los términos exigidos por el Convenio, el embarque de 122 alumnos con una duración total de los embarques realizados de 580 meses.

De acuerdo con los criterios establecidos en el Convenio, ello generaría el derecho de las empresas de ANAVE a recibir una subvención total por importe de 290.266,67 euros, no obstante, el importe total incluido en la Ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2013 asciende únicamente a 40.000,00 euros.

Se ha informado ya a las empresas que han realizado los embarques, los importes que a cada una de ellas les corresponde, una vez prorrateada la cantidad anterior, que, según acordó en su día el Comité Directivo, se deducirá en el cargo de cuotas correspondiente al primer trimestre de 2014.

Está previsto que tenga lugar otra reunión el próximo día 10 de diciembre, en la que se presentarán las cartas de aceptación de las empresas, momento en el que desde la DGMM realizarán la transferencia de los 40.000 euros a ANAVE, para que efectuemos su reparto.

7.2.3. Nuevos certificados derivados de las enmiendas de Manila al Convenio STCW (Protección Marítima y ECDIS).

En la reunión de presentación del informe técnico de ANAVE, el Subdirector reconoció que los nuevos certificados de competencia sobre protección marítima y equipo de cartas electrónicas (ECDIS) derivados de las enmiendas de Manila al Convenio STCW son los que están suscitando más dudas, y se brindó a seguir colaborando estrechamente con ANAVE para aclarar y solventar las dificultades en estas materias.

Con respecto a la protección marítima, el Subdirector comentó que, como ya saben, la DGMM ha acordado aceptar la experiencia previa en base al STCW a todas las personas que acrediten los periodos de embarque que marca el propio convenio, en buques que disponen del Certificado ISPS, como vía para obtener el certificado de familiarización en aspectos de protección.

El pasado 20 de noviembre circulamos mediante la circular de referencia SMA 32/2013/EC, nuevos formularios estandarizados para la elaboración por las empresas de los certificados de prestación de servicios a bordo en tareas de protección. Estos certificados se acompañarán al resto de documentación obligatoria fijada por la DGMM y sobre la que les informamos mediante la circular de fecha 22 de octubre de 2013 y referencia SMA 28/2013/EC.

Asimismo, y dado que desde que se abrió el plazo para solicitar los certificados, numerosas de nuestras empresas asociadas nos han informado de problemas que se les han planteado, enviamos a la Subdirección General de Seguridad una carta solicitando que se informe lo antes posible a todas las Capitanías sobre la forma de proceder y la documentación exigible a las empresas, para que el procedimiento sea uniforme en todas ellas.

En el caso del ECDIS, se nos ha indicado que van a seguir la misma línea de actuación que con los certificados sobre protección, mostrando una actitud "generosa" en el reconocimiento de la experiencia previa y que van a estudiar si dicha formación va a ser motivo o no de la creación de un certificado de especialidad más, ya que en sentido estricto el convenio no lo trata como tal, sino que lo incluye dentro de la formación obligatoria para obtener el título de oficial con tareas de guardia en el puente o capitán. Es decir, no lo trata como un certificado de suficiencia adicional, sino como unos conocimientos dentro del título general de competencia.

Están estudiando la posibilidad de aprobar un curso ECDIS y homologar centros para su impartición, y van a poner en marcha la propuesta de ANAVE de desarrollar procedimientos para acreditar la experiencia previa y valorar qué campos de profesionales se pueden quedar sin esa formación. Los nuevos oficiales que se vayan incorporando ya recibirán la formación en la universidad, los oficiales existentes deberían poder demostrar la familiarización con la experiencia adquirida, y puede haber algunos casos en los que esto no sea posible y es para los que habrá que buscar alguna solución organizando algún curso específico.

7.2.4. Jornada formativa sobre inspecciones de *Port State Control*.

La problemática que se está produciendo en las inspecciones de *Port State Control* en Gibraltar, que se detalla en el apartado 2.1 de estas notas, es lo suficientemente preocupante en cuanto a las cifras y consecuencias para las empresas y para la administración española, como para que requiera una atención específica por parte de ANAVE.

Los representantes de la DGMM comentaron que este asunto es de vital importancia y que se debería plantear como una colaboración entre todas las partes afectadas, ya que a todos nos interesa que ningún buque resulte detenido; a las empresas porque les perjudica en sus registros de “historial de la compañía” y a la administración porque, si esta tendencia se mantiene, se corre el serio riesgo de pasar a la Lista Gris de banderas del MOU.

Para reforzar la concienciación de las empresas e incidir en la importancia de que las tripulaciones extremen sus precauciones, **hemos propuesto a la DGMM la posibilidad de organizar unas jornadas formativas** en las que participe personal de la administración, expertos de SSCC y de empresas navieras con experiencia en inspecciones de PSC. Incluso, si fuera necesario, se podría desarrollar parcialmente en inglés, para llevar a cabo una puesta en común, compartir experiencias y fomentar la formación de formadores de las empresas para evitar que se sigan produciendo detenciones.

Esta iniciativa no es nueva, ya que la DGMM y ANAVE la han llevado a cabo en varias ocasiones con resultados que fueron valorados positivamente por las empresas.

En la medida en que esta propuesta pueda ser de utilidad para las empresas y si éstas nos confirman su interés, ANAVE puede organizar una o dos sesiones formativas en las que se puedan analizar en detalle los principales factores que están dando lugar a deficiencias y detenciones.

Se pedirá al Comité Directivo su opinión sobre este asunto.

7.3. Aviso de seguridad sobre la radiobaliza de localización de siniestros EPIRB.

El 18 de noviembre, la DGMM nos envió un documento circulado por la Secretaría del MOU de París y emitido por la Administración marítima irlandesa en el que se advierte de un posible fallo de varios modelos de radiobalizas de localización de siniestros (EPIRB) de la marca “GME”, fabricados entre 2005 y 2010. También se indica el procedimiento que deben poner en práctica las compañías para verificar el funcionamiento correcto de las EPIRB, en el caso de que alguno de los buques tenga instalado un equipo de las características que se indican en el documento.

En la circular de ref. [SMA 33/2013/AB](#) les adjuntamos información adicional sobre este asunto.

7.4. Botes de rescate con defecto importante.

El 22 de noviembre la DGMM nos informó sobre los problemas que ha suscitado la rotura de uno de los aros de enganche de los cables de arriado e izado de los botes de rescate, fabricados por la empresa china “Jiangyin Xinjiang F.R.P. Co. Ltd.”, durante la prueba de funcionamiento del dispositivo en una inspección que efectuó la Administración francesa a un buque danés. La DGMM ha solicitado a las empresas que dispongan de botes con estas características que obtengan detalles de su certificado de aprobación, fecha de fabricación y número de serie, ya que la Comisión Europea está interesada en disponer de mayor información sobre este asunto para estudiar la posibilidad de cancelar y retirar los certificados en vigor de este equipo.

Sobre este asunto les informamos mediante circular de fecha 3 de diciembre y ref. [SMA 33/2013/AB](#).

7.5. CLIA-Spain.

En una reunión mantenida el pasado 21 de noviembre entre D. Manuel Carlier y el Secretario General designado para CLIA Spain D. Alfredo Serrado, éste nos informó de que, finalmente ejercerá sus funciones para esta organización a tiempo parcial y que, como consecuencia, utilizará como oficinas de CLIA en España su actual despacho.

En consecuencia, y sin perjuicio de que puedan existir áreas de posible colaboración, se descarta la posibilidad de alojar a esta organización en las oficinas de ANAVE.

8. Ruegos y preguntas.