



REUNIÓN DEL COMITÉ DIRECTIVO DE ANAVE

Jueves, 13 de octubre de 2016, a las 12:00 h
Sede de ANAVE
Calle Doctor 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. Proyecto CORE Gas Hive.
 - 2.2. Registro de buques de Malta.
 - 2.3. Enmiendas de Manila. Rectificación de errores en certificados profesionales.
 - 2.4. Actualización de la web de ANAVE.
 - 2.5. Presentación informe ANAVE sobre normativa de Seguridad y Medio Ambiente.
 - 2.6. Grupos de trabajo del Observatorio del Mercado de los Servicios Portuarios.
 - 2.7. Jornada cluster marítimo español sobre *cold ironing*.
 - 2.8. *Short Sea Conference* 2016.
 - 2.9. Reuniones en ECSA. Board of Directors.
 - 2.10. Participación en otras jornadas y reuniones.
3. Revisión del plan de inspecciones Lista Blanca. Instrucción de Servicio 6/2016.
4. RD sobre Auditorías Energéticas. Aplicación y reunión formativa.
5. Convenio del Trabajo Marítimo.
 - 5.1. Inspecciones intermedias.
 - 5.2. Capacitación de los oficiales de la marina mercante para impartir formación sobre Prevención de Riesgos Laborales.
 - 5.3. Nueva campaña de inspección concentrada del MOU de París.
6. Convenio sobre gestión de las aguas de Lastre. Cumplimiento de los requisitos de entrada en vigor.
7. Contenido de azufre de los combustibles marinos.
 - 7.1. Procedimiento de la DGMM para el muestreo y análisis del contenido de azufre de los combustibles marinos.
 - 7.2. Informes presentados a la OMI sobre la disponibilidad de combustible con bajo contenido de azufre ($\leq 0,5\%$).
8. Asuntos varios.
9. Ruegos y preguntas.

REUNIÓN PREVIA de 09.45 h a 11:45

Sesión formativa con Bureau Veritas sobre el RD Eficiencia energética

Las formadoras de Bureau Veritas serán Emma Garralaga y Mari Carmen García.

El programa preliminar es el siguiente:

- Presentación de BV.
- Directiva Europea 2012/27 EU, Transposición Artículo 8: RD 56/2016.
- Metodología y Servicios de BV.
- Ejemplos importantes.

Se ruega a las empresas interesadas confirmen su participación en esta reunión.

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

La última reunión del Comité Directivo de ANAVE tuvo lugar el 29 de junio, coincidiendo con la Asamblea General ordinaria de ANAVE. El acta se adjunta a estas notas y se propondrá su aprobación.

2. Novedades habidas y gestiones realizadas.

2.1. Proyecto CORE Gas Hive.

Como les hemos venido informando, se ha puesto en marcha recientemente un importante proyecto de I+D+i, con apoyo europeo en el marco del Mecanismo Conectar Europa, denominado Core LNGas hive, en el que participan unas 42 empresas e instituciones, bajo la coordinación de ENAGÁS y Puertos del Estado, uno de cuyos fines es elaborar una propuesta del Marco Nacional de energías alternativas previsto en la Directiva UE

ANAVE fue designada por GASNAM como su representante en el *Policy Advisory Group* de ese proyecto y coordinador de un Grupo de Trabajo de GASNAM sobre este asunto.

A finales de junio recibimos del MINETUR a consulta un documento denominado: "**Propuesta de Marco de Acción Nacional relativo al Desarrollo del Mercado del GNL en el Sector del Transporte Marítimo y la implantación de la infraestructura correspondiente**", que circulamos a las empresas asociadas de ANAVE mediante la circular de [ref. UE 03/2016/ES](#) y fecha 30 de junio. Este documento se discutió en una reunión del Grupo de Trabajo de GASNAM que tuvo lugar en la sede de ANAVE el 11 de julio y finalmente, tanto ANAVE como GASNAM enviaron sus observaciones sobre dicho documento el día 13 de julio. No hemos recibido aún la reacción del ministerio a nuestras propuestas.

Adicionalmente, uno de los elementos necesarios para el desarrollo de dicho marco es la elaboración de un estudio sobre **Demanda Potencial de suministro de GNL a buques en 2025**, que ha sido encargado por los coordinadores del proyecto a DNV GL. Como parte de ese estudio, se está llevando a cabo una **encuesta** entre todos los potenciales agentes interesados (armadores, puertos, suministradores, etc.). ANAVE fue consultada en el mes de agosto sobre el contenido de la encuesta. Posteriormente recibimos el texto de la misma y se nos pidió que lo difundiésemos entre nuestras asociadas pidiéndoles su participación.

En nuestra circular de fecha 16 de septiembre y [ref. SMA 31/2016/MC](#) les adjuntábamos la encuesta, les informábamos con mayor detalle y les animábamos a participar.

2.2. Registro de buques de Malta.

Mediante circular de 19 de septiembre y [ref. Explotación 22/2016/ES](#), les informamos que el embajador de Malta en Madrid nos había manifestado su interés por organizar un encuentro con empresas navieras españolas que:

- Operen ya buques registrados en Malta y quieran informarle sobre su experiencia, aportar sugerencias sobre posibles campos de mejora, etc.
- O bien, aunque no operen buques en dicho Registro, estén interesadas en conocer de primera mano sus características y tener un enlace directo con el mismo.

En el momento de redacción de estas notas, 20 personas de 7 empresas asociadas nos habían indicado su interés por participar. En contacto con la embajada, la reunión ha quedado fijada para el **lunes 14 de noviembre por la tarde**, en conexión con la presentación del 2º informe sobre seguridad y medio ambiente 2016, que tendrá lugar durante la mañana del martes 15 de noviembre. Una vez concretados los detalles (lugar, hora...) informaremos mediante circular a todas las empresas.

2.3. Enmiendas de Manila. Rectificación de errores en certificados profesionales.

Como recordarán, el pasado mes de abril, mediante la circular de [ref. SMA 9/2016/EC](#) les informamos de que en los títulos profesionales españoles aparecía un error al hacer mención, en relación con la obligación de llevar a bordo el original del título y su refrendo, al párrafo 9 de la Regla 1/2 del Convenio STCW, cuando debería figurar en su lugar el párrafo 11, según la nueva redacción de dicha regla dada por las Enmiendas de Manila 2010.

Según les informamos, a pesar de tratarse de un claro error tipográfico sin mayor importancia, determinados registros europeos están refrendando dichos títulos de marinos españoles con fecha de validez solo hasta el 31 de diciembre de 2016, por entender que no están redactados conforme a las citadas Enmiendas.

Tras informar a la DGMM, nos indicaron que, para subsanar este error en los títulos ya existentes, estos deberían ser nuevamente emitidos por la DGMM, debiendo solicitarse dicha expedición por el Procedimiento de Reclamación.

Algunas empresas nos han informado de que muchos de sus tripulantes, especialmente subalternos, por no disponer de medios electrónicos para enviar sus títulos a la DGMM, han acudido a las capitanías marítimas, las cuales les han indicado que este error no se debe a las mismas y que debe de ser subsanado por la DGMM. También tenemos conocimiento de que las nuevas tarjetas se siguen emitiendo con el mismo error por parte de las capitanías.

Por último, también se ha detectado que se están modificando las fechas de validez de las tarjetas profesionales, cuando en principio se estableció que las nuevas tarjetas mantendrían las fechas de validez que ostentaban al momento de solicitar el canje (salvo en aquellos casos en los que se haya solicitado la renovación de las tarjetas en lugar del canje).

En una reunión mantenida en el mes de agosto, informamos de todos estos problemas a la DGMM.

Más recientemente la DGMM nos ha confirmado que dicho error tipográfico ya estaba siendo subsanado, y además nos informó de que se habían enviado a todos los capitanes marítimos instrucciones al respecto mediante email de fecha 17/05/2016 con el asunto "*Procedimiento de Reclamación para emitir tarjetas con el párrafo 11 correcto*". Nos han pedido que les informemos en caso de que exista alguna capitanía no esté al tanto de este procedimiento.

Por otro lado, nos han indicado que esperaban que antes de final de septiembre saldría una Resolución del DGMM que recogería todas las cuestiones que quedan por implementar de las Enmiendas de Manila, en particular, los certificados de marineros de primera de puente y máquinas, asunto por el que se habían interesado algunas empresas. Cuando se publique dicha Resolución, les informaremos oportunamente.

2.4. Actualización de la web de ANAVE.

Habiendo transcurrido 5 años desde la última renovación de la web de nuestra asociación, se hace necesario actualizar su gestor y pretendemos aprovechar para incorporar a la misma algunos nuevos componentes.

No obstante, en general se va a mantener su estructura actual, solo con pequeños cambios dirigidos a optimizar su uso y a adaptarla mejor a los dispositivos personales. Tenemos previsto que esté operativa a comienzos del próximo año.

Agradeceremos a las empresas asociadas nos trasladen sus ideas, sugerencias, defectos detectados en la web actual o por el contrario principales utilidades, para que el resultado de esta actualización resulte lo más útil posible a todos los asociados.

Una vez esté actualizada la página, tenemos previsto aprovechar alguna reunión para informar a las empresas asociadas sobre la información que se encuentra disponible en la misma, en particular, todas las circulares de ANAVE.

2.5. Presentación informe ANAVE sobre normativa de Seguridad y Medio Ambiente.

Cuando se confirmó que el Convenio de Aguas de Lastre entrará en vigor finalmente el 8 de septiembre de 2017, les anunciamos que reactivaríamos el Grupo de Trabajo de ANAVE sobre este Convenio, cuya primera reunión tendría lugar a mediados de noviembre, con el fin de conocer lo que se haya acordado en el MPEC 70, que tendrá lugar en la OMI en la última semana de octubre.

Hemos anunciado ya a las principales sociedades de clasificación que, con motivo de la próxima reunión de presentación del informe semestral de ANAVE sobre novedades normativas en materia de Seguridad y Medio Ambiente, organizaremos una reunión sobre el Convenio de Lastre, a la que invitaremos a los ministerios de Fomento y de Medio Ambiente. Varias SSCC nos han confirmado ya su interés en participar.

Una vez confirmada la disponibilidad del Director General de la Marina Mercante y del Subdirector de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima, este acto tendrá lugar, como antes se ha indicado el **martes 15 de noviembre**, en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales de Madrid, a partir de las 10.30 h. Oportunamente les remitiremos la convocatoria.

2.6. Grupos de trabajo del Observatorio del Mercado de los Servicios Portuarios.

El lunes 26 de septiembre se reunieron los grupos de trabajo sobre dos de los estudios actualmente en proceso, relacionados con la cadena de costes del tráfico de:

- Vehículos (buques *car-carrier*). El estudio está comenzando. Se presentaron los buques tipos utilizados y los datos recabados. ANAVE advirtió sobre datos que podrían ser erróneos y sobre posibles alternativas para una presentación más clara de los resultados.
- Graneles líquidos. El estudio se encuentra prácticamente concluido. Tan pronto como sea público lo pondremos a disposición de todas las empresas.

2.7. Jornada del Cluster marítimo español sobre *cold ironing*.

Se conoce como *cold ironing* el suministro de energía eléctrica a los buques desde el puerto durante la estancia en el mismo para que puedan apagar sus motores auxiliares, con la consiguiente reducción de emisiones y ruidos.

Según ya se ha establecido en reuniones anteriores del Comité Directivo, la posición que ANAVE viene manteniendo sobre este asunto es favorable a la coordinación y armonización de los aspectos técnicos relacionados con esta técnica, siempre que no conduzcan a una obligación para las empresas navieras de que sus buques utilicen dicho suministro, debiendo quedar siempre abierta la posibilidad de recurrir a otras alternativas, como combustible de bajo azufre, GNL, etc. ni se traduzca en un freno u obstáculo a estas otras posibilidades.

El 22 de septiembre, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco, así como representantes de varias empresas asociadas, participaron en esta jornada, que contó con 4 ponencias sobre:

- Tecnología para la infraestructura de conexión eléctrica en puerto: D. José Antonio Unanue (Ingeteam) y D. David Pérez (Velatia Ormazabal).
- Casos de éxito y no éxito: Julio de la Cueva (Puertos del Estado).
- Electrificación de la estancia en puerto, diseño regulatorio: Pedro González (UNESA).
- Requisitos técnicos a cumplir en los buques que disponen de *cold ironing*: Montserrat Espín (Bureau Veritas).
- Punto de vista de las navieras: D. Ramón Piñeiro (Trasmediterránea).

2.8. Short Sea Conference 2016.

Los días 29 y 30 de septiembre se celebró en Barcelona la *European Shortsea Conference 2016*, organizada por la Asociación Española para la Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC Spain) que, como saben, preside ANAVE.

La organización contó con el apoyo de la Autoridad Portuaria de Barcelona y el patrocinio de Bureau Veritas, Trasmediterranea, Unión Fenosa y Wärtsilä, así como con la colaboración de Flota Suardiaz, GNV, Grimaldi Logística y Neptune Lines.

Asistieron más de 170 profesionales de importantes empresas y del ámbito del TMCD, representantes de la Administración, Comisión Europea, etc.

Un total de 31 moderadores y ponentes participaron en los debates, que estuvieron estructurados en 5 sesiones en formato de mesas redondas, 3 el jueves 28 y 2 el viernes 29, que hicieron referencia a otras tantas grandes áreas temáticas:

- El mercado del *short sea shipping*, desde el punto de vista de la oferta, que contó con dos partes diferenciadas en las que se abordaron el Norte de Europa y el Atlántico, por un lado, y el Mediterráneo por otro, con ponentes como Juan Riva (Suardiaz), Emanuelle (Grimaldi) y Miguel Pardo (Trasmediterranea).
- Tendencias de la demanda, con ponentes como Carlos Giner, Director de GEFCO 4PL Spain, y Mike Sturgeon, Director Ejecutivo de ECG (*Association of European Vehicle Logistics*).
- Una sesión monográfica sobre formación, moderada por el director de la Escuela Europea de SSS, Eduard Rodés, en la que participaron, entre otros, representantes de las universidades de Cataluña y de Coruña, así como el presidente de ECASBA, Antonio Belmar.
- La normativa medioambiental y su impacto sobre el TMCD fue objeto de la mesa redonda más extensa, con un total de 6 ponentes de Bureau Veritas, Gas Natural Fenosa, Stena, Wärtsilä y los puertos de Barcelona y Valencia, y moderada por el presidente de SPC Spain, Manuel Carlier.
- La última sesión, sobre la política de transporte europea y su financiación, fue moderada por el presidente de la *European Sea Ports Organisation* (ESPO), Santiago Garcia-Milà y contó con la participación entre otros del Director Técnico de Puertos del Estado, Álvaro Rodríguez, y el secretario general de ECSA, Patrick Verhoeven.

2.9. Reuniones en ECSA. Board of Directors.

El jueves 6 de octubre está previsto que se reúna en Malta el Board of Directors de ECSA, reunión precedida, el día 5, por un Seminario organizado por ECSA, con motivo de la presidencia maltesa de la UE y denominado "*Revisión de la Política Europea de Transportes*".

Los principales temas a tratar son la futura regulación de las emisiones de CO₂ y el inicio de la organización de la European Shipping Week 2017, que organizará ECSA en Bruselas entre los días 27 de febrero y 3 de marzo de 2017.

Se informará en la reunión del Comité Directivo sobre los principales asuntos tratados.

2.10. Participación en otras jornadas y reuniones.

En el periodo transcurrido desde la última reunión del Comité Directivo, ANAVE ha participado en numerosas reuniones y jornadas, de las cuales se indican a continuación solo algunas de las más relevantes:

- 11 de julio: se reunió en ANAVE el grupo de trabajo de GASNAM sobre el proyecto Hive, con la participación de D. Manuel Carlier (representante de GASNAM en el Policy Advi-

sory Group del Hive) y Dña. Elena Seco. En la reunión se analizó el documento “Propuesta de Marco de Acción Nacional relativo al Desarrollo del Mercado de GNL en el Sector Transporte Marítimo y la Implantación de la Infraestructura correspondiente”.

- 20 de julio: Dña Elena Seco y Dña. Araiz Basurko se reunieron con representantes de la Sociedad de Clasificación ABS para la presentación de la aplicación “ABS Nautical System” sobre la gestión técnico/administrativa de las tripulaciones.
- 7 septiembre: D. Manuel Carlier presidió una reunión de la Junta Directiva de SPC-Spain que tuvo lugar en la sede de CETM en Madrid.
- 19 septiembre: D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco se reunieron con el Embajador de Malta en España, Mr. Mark Anthony Micallef y el Cónsul Honorario de Malta para España, D. Francisco Mesonero.
- 20 de septiembre: D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco asistieron a una jornada acerca de la conexión eléctrica de buques en puerto, conocida como *cold ironing*, dentro de los “Encuentros con la Mar”, organizados por el Clúster Marítimo Español en la ETSIN de la Universidad Politécnica.
- 26 de septiembre: Dña. Elena Seco participó, en representación de ANAVE, en la reunión de los grupos de trabajo del Observatorio de Servicios Portuarios, en la sede de Puertos del Estado.
- Del 26 al 28 de septiembre: D. Manuel Carlier, como presidente de la Asociación Española de TMCD y Dña. Elena Seco, en representación de ANAVE, participaron en la European Shortsea Conference 2016 que tuvo lugar en el Puerto de Barcelona.
- 5 y 6 octubre: D. Manuel Carlier participó en el *Board of Directors* de ECSA, celebrado en Malta.

3. Revisión del plan de inspecciones Lista Blanca. Instrucción de Servicio 6/2016.

A finales de mayo, en la última reunión de presentación del Informe semestral de ANAVE sobre Seguridad y Medio Ambiente, la DGMM nos anunció su intención de modificar la mecánica de funcionamiento del Plan Lista Blanca, con el objetivo de concentrar los esfuerzos en los buques que son más susceptibles de presentar deficiencias en una inspección y premiar a las empresas que vigilan la excelencia en el cumplimiento de las disposiciones a bordo de sus buques, reduciendo el número de inspecciones.

El 11 de agosto, con nuestra circular [SMA 27/2016/MC](#), adjuntamos la instrucción de servicio 6/2016 de la DGMM, que revisa el Plan de Inspecciones Lista Blanca. Se van a aplicar los siguientes criterios:

- Si un buque de pabellón español:
 - a) ha sido **detenido** o ha totalizado **10 o más deficiencias** en una **inspección MoU**, o
 - b) si ha totalizado **10 o más deficiencias** en una **inspección del Plan Lista Blanca**, o
 - c) si en una inspección Plan Lista Blanca se descubre una o varias deficiencias que, a juicio del inspector, pudiera haber dado lugar a una detención en una inspección MoU, Se le va a hacer un seguimiento al menos durante **1 año** con inspecciones cada **3 meses**. Se va a llevar a cabo una **inspección obligatoria** antes de despachar al buque con destino a puerto extranjero. Si durante el período de seguimiento de 1 año no se vuelven a producir las circunstancias que generaron la primera alerta automática en la aplicación de “Despacho” de los servicios informáticos de la administración, no se volverán a generar otras alertas adicionales.

- Los buques de **GT<500** o de **más de 30 años**, se van a seguir inspeccionando igual que se venía haciendo hasta ahora, es decir, **cada vez que el buque se vaya a despachar a puerto extranjero**.
- Los buques que hayan obtenido buenos resultados en las inspecciones y por tanto no se encuentran en las circunstancias descritas en los puntos 1 y 2 anteriores, **no serán objeto de dicho seguimiento ni de inspecciones adicionales del Plan Lista Blanca** salvo las que se hayan programado para la emisión, renovación o refrendo de sus certificados, o a menos que haya razones que justifiquen llevar a cabo una inspección no programada.

El 22 de agosto, la DGMM nos informó de la detención en Gibraltar del buque supply “Marsa Dos”, de “Marítima del Estrecho”, de 126 GT y construido en 2004. Según los datos de la inspección que constan en la base de datos del MOU, el buque totalizó 2 deficiencias que dieron lugar a la detención. La primera, relacionada con el incumplimiento del Anexo I de MARPOL sobre reglas para prevenir la contaminación por hidrocarburos (parece ser que, probablemente por error o descuido, la tripulación efectuó una descarga ilegal a la mar). La segunda afecta al Convenio MLC 2006 en relación con la prevención de accidentes (elementos estructurales y de acceso al buque).

En estos primeros 8 meses de 2016, se han llevado a cabo un 26,5% menos inspecciones a buques españoles que en 2015. Esto significa que, aunque los resultados hasta ahora estaban siendo bastantes buenos, como se han producido ya 2 detenciones (una en enero y está última del mes de agosto), el cociente detenciones/inspecciones viene penalizado por ese bajo número de inspecciones y en este momento tiene un valor muy superior al del año pasado (del 5,6% frente al 2% de 2015).

En consecuencia, si se sigue manteniendo un bajo número de inspecciones y se produjera una detención adicional, nuestra permanencia en la Lista Blanca para el año próximo no estaría garantizada. Por ello, **es fundamental que las empresas extremen sus precauciones al preparar las inspecciones para evitar nuevas detenciones**.

4. RD sobre Auditorías Energéticas. Aplicación y reunión formativa.

Como les hemos informado en varias circulares, el RD 56/2016 establece la obligación de llevar a cabo auditorías energéticas a las “*grandes empresas*”, entendiéndose por tales aquellas que, o bien ocupen al menos a 250 personas o bien, aun sin cumplir dicho requisito, tengan un volumen de negocio que exceda de 50 millones de euros y, al mismo tiempo, un balance general que exceda de 43 millones de euros.

También es de aplicación a “*los grupos de sociedades, definidos según lo establecido en el artículo 42 del Código de Comercio que, teniendo en cuenta las magnitudes agregadas de todas las sociedades que forman el grupo consolidado, cumplan los referidos requisitos de gran empresa*”. Según el RD, quedan en principio exentas de la obligación de efectuar las auditorías las microempresas y PYMES.

Las empresas que, durante al menos 2 ejercicios consecutivos cumplan la citada condición de gran empresa, deberán someterse a la primera auditoría energética en el plazo de 9 meses, siempre que no hayan realizado previamente una en un plazo inferior a 4 años. Dado que la entrada en vigor del RD fue 13 de febrero de 2016, **dicho plazo acaba el 14 de noviembre de 2016**.

Según establece el art. 4 del RD, las auditorías energéticas deberán ser realizadas por auditores energéticos debidamente cualificados. No obstante, permite que puedan llevarlas a cabo técnicos cualificados de la propia empresa. En su momento preguntamos al ministerio de Industria de qué cualificación debían disponer los técnicos de las empresas y cómo acre-

ditarla. Según figura en el documento de [Preguntas Frecuentes](#) que hemos colgado en nuestra página web, la respuesta fue:

*"Puede ser cualquier persona que cuente con la "formación adecuada", incluyendo un departamento de la propia empresa, siempre que no tenga relación directa con las instalaciones a auditar, es decir, que no participe en la gestión y operativa diaria de esas instalaciones (en su caso, los buques: selección de ruta, navegación...). La "formación adecuada" podría acreditarse mediante un **certificado de la universidad en la que estudió**, que especifique que ha recibido formación básica en las materias indicadas en el artículo 8.a del RD 56/2016, es decir: energía, instalaciones de los edificios (en nuestro caso entendemos que será buques), procesos industriales, contabilidad energética, equipos de medida y toma de datos y técnicas de ahorro energético".*

En este sentido, estamos en contacto con el Director de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales de Madrid, quien nos ha confirmado que podría certificar que los alumnos egresados de esta escuela y titulados como Ingenieros Navales, Ingeniero Naval y Oceánico, Graduado en Ingeniería Marina, Graduado en Arquitectura Naval, Masters en Ingeniería Naval y Oceánica, disponen de unas competencias, cualificación y conocimientos técnicos, y en particular una formación básica en materia de energía, suficientes y adecuadas para desarrollar una auditoría energética en buques y empresas navieras. Hemos enviado un modelo de certificado y están consultando la posibilidad de emitir o bien un certificado genérico o bien certificados nominativos a los profesionales que los soliciten. Una gestión similar podría llevarse a cabo con las Escuelas y Facultades de Náutica.

Asimismo, las diferentes sociedades de clasificación autorizadas en España podrán llevar a cabo las auditorías de las empresas si disponen de acreditación para prestar a terceros estos servicios. En este sentido, el Bureau Veritas se dirigió a nosotros ofreciéndonos la posibilidad de impartir en ANAVE, para las empresas que quisieran asistir, una sesión formativa. Considerando que podría ser del interés de las empresas, y dada la urgencia de este asunto, se ha considerado conveniente organizarla lo antes posible y tendrá lugar el mismo día de la reunión del Comité Directivo, **jueves 13 de octubre, de 09.45 a 11.45 h, en la sede de ANAVE.**

5. Convenio del Trabajo Marítimo.

5.1. Inspecciones intermedias. Jornada Laboral de buques de servicio de puerto.

En el transcurso de una inspección intermedia del MLC 2006, a un buque de pabellón español (REC) dedicado al suministro en puerto, la Inspección de Trabajo (IT) de Las Palmas, abrió una Diligencia en la que se ponía en cuestión el cumplimiento de la normativa española sobre de trabajo, más concretamente, que no se respetaban los descansos establecidos en el art. 17 de RD 1561/95. Sin embargo, se constataba el cumplimiento en materia de jornada de los requisitos del MLC, que son menos exigentes.

La empresa mantuvo una reunión con la inspectora de trabajo, en la que argumentó que el buque, en su actual operativa, no está navegando, sino en stand-by, que sus servicios son de corta duración y en aguas interiores o zonas abrigadas, y por tanto no es de aplicación la práctica de las Guardias de Mar ni la normativa específica de duración y descansos de las mismas, sino que es más correcta la aplicación de las Disposiciones comunes del mismo R.D. 1561/95, concretamente los artículos 8 y 9 (*descanso mínimo entre jornadas de diez horas*). Sólo en caso de que el buque fuese a desarrollar una navegación que lo exija, debería organizar dichas guardias y respetar los plazos específicos establecidos en el art. 17. La IT decidió elevar la cuestión a la Subdirección de Madrid.

Desde ANAVE, y a instancias de la empresa, en contacto con otras empresas armadoras de buques similares, confirmamos que la práctica general es que los buques de suministro de

combustible en puerto no operan bajo régimen de guardias de mar y, por tanto, no aplican el artículo 17, salvo que esporádicamente tengan que hacer una navegación prolongada. El subdirector de la DGMM competente, D. José Luis García Lena, nos confirmó igualmente que la DGMM y las Capitanías conocen esta práctica y les parece correcta, estando de acuerdo con la interpretación dada por la empresa.

Por ello, trasladamos nuestra interpretación y el apoyo de la DGMM a la misma a la Subdirección General de IT, que nos ha contestado que en una inspección anterior se les planteó una cuestión similar en relación con el trabajo a bordo de los remolcadores de puerto, y que en aquel momento llegaron a la conclusión de que efectivamente, si el remolcador no salía de puerto ni de aguas abrigadas no le resultaba de aplicación el artículo 18 del RD 1561/1995. Al ser la operativa de los buques de suministro sustancialmente la misma, contestarían en el mismo sentido a la cuestión planteada por la IT de las Palmas.

5.2. Capacitación de los oficiales de la marina mercante para impartir formación sobre Prevención de Riesgos Laborales.

También a raíz de una inspección intermedia del MLC 2006, se detectó que la Inspección de Trabajo (IT) exige que la formación de los marinos sobre Protección de la seguridad y la salud y prevención de accidentes, sea impartida por un servicio de prevención de riesgos autorizado, o bien que los oficiales o el personal de la propia empresa naviera encargado de la formación en materia de PRL, posean a su vez, una formación adecuada, que no debería ser inferior a la contenida en el programa de formación para el desempeño de las funciones de nivel intermedio, conforme al contenido que se expone en el Anexo V de la Ley de PRL.

ANAVE elaboró un informe que pretendía demostrar que los conocimientos, formación práctica y certificaciones de los oficiales de la marina mercante son, al menos, equivalentes a los exigidos por citado el Anexo V de la LPRL. Este informe se envió a la IT en el mes de julio,

La IT nos ha respondido recientemente que, efectivamente, haciendo una interpretación finalista sobre la aplicación del MLC 2006, la formación derivada del STCW y del Código de Gestión de la Seguridad puede ser adecuada a éste fin y, en base a esto, se concluiría con un informe favorable de la ITSS a la emisión de los certificados de trabajo marítimo.

No obstante, a pesar de que la IT valora muy positivamente la formación que, en cuestiones de seguridad y salud, reciben a los oficiales españoles para obtener sus titulaciones, no tiene competencia para homologarla como equivalente a una formación de nivel intermedio.

Por otro lado, la normativa española de prevención de riesgos laborales y las obligaciones que de ella se derivan es plenamente aplicable a los buques españoles. De ahí que, para su adecuado cumplimiento, los oficiales que imparten la formación a los trabajadores a bordo de los buques deberían tener al menos formación de nivel intermedio, de acuerdo con lo previsto en el Reglamento de los Servicios de Prevención. Por tanto, las empresas navieras deberían acometer las acciones necesarias encaminadas a ello.

A la vista de esta postura, creemos que se podría plantear una posible enmienda al Reglamento de los Servicios de Prevención, que haga referencia a posibilidad de que, en el sector marítimo, la formación en PRL sea prestada por los oficiales sin necesidad de realizar el curso de formación intermedia. Esta modificación, que debería ser al menos de rango de RD, no puede tramitarse sin que antes se haya constituido el gobierno de la nación.

Se consultará al Comité Directivo si se considera conveniente que ANAVE promueva esta modificación de forma aislada o si se considera preferible incluir la misma en un RD algo más amplio en el que se adapten también otros aspectos de la LPRL.

5.3. Modelo de DCLM Parte II elaborado por la DGMM

Una empresa asociada nos ha informado de que, como parte del proceso de abanderamiento en España de un nuevo buque, la DGMM les había entregado un modelo oficial de la Parte II de la Declaración de Conformidad Laboral Marítima (DCLM), advirtiéndoles que debían seguir necesariamente dicho modelo.

Como bien conocen las empresas, la Norma A5.1.3 del MLC 2006 establece en su párrafo 10, que la parte II de la DCLM deberá ser redactada por el armador, indicando las medidas y procedimientos que ha establecido para dar cumplimiento a la normativa nacional que hace obligatorios los requisitos exigidos por el Convenio, debiendo únicamente la administración certificar su contenido.

El MLC 2006 incluye un modelo-ejemplo, muy esquemático, con el tipo de información que debería o podría contener la DCLM. Desde ANAVE, entendiendo que para algunas empresas podría ser útil contar con un modelo más desarrollado, elaboramos en 2013 un modelo que recibió el visto bueno de la DGMM y que ha sido utilizado por muchas de nuestras empresas, tanto para recibir el certificado del trabajo marítimo inicial, como el refrendo tras las últimas inspecciones intermedias.

En cualquier caso, se trata siempre de modelos, no estableciendo el Convenio la obligatoriedad de elaborar la DCLM siguiendo un esquema predeterminado y mucho menos por la administración. Además, ello es completamente lógico: las empresas que operan buques de varias banderas suelen aplicar procedimientos comunes para todos sus buques y no les sería cómodo amoldarse a un modelo externo y diferente en cada caso.

Tal y como dice el Convenio, en la medida que la parte II acredite el cumplimiento del mismo, las empresas deben poder elaborar dicho documento como deseen, por lo que entendemos que la DGMM no debería imponer un documento oficial de obligado cumplimiento. Así lo manifestamos a la DGMM, que **nos ha confirmado que ésta es también su interpretación**. No obstante, advertimos a las empresas que se ha dado este caso y les sugerimos que nos informen en caso de que se pueda volver a presentar. Las empresas deben conocer que pueden utilizar si lo desean el nuevo modelo de Parte II de la DLM elaborado por la DGMM, pero que su uso no les puede ser impuesto si no desean utilizarlo.

5.4. Nueva campaña de inspección concentrada del MOU de París.

Entre septiembre y noviembre de 2016, el MOU de París está desarrollando una campaña de inspección concentrada (CIC) para verificar el cumplimiento en todos los buques de las normas sobre el Convenio de Trabajo Marítimo (MLC 2006), que entró en vigor el 20 de agosto de 2013, tendrá una duración de 3 meses y finalizará el 30 de noviembre de 2016.

El MOU ha publicado la lista de comprobación que utilizarán los funcionarios de PSC durante las inspecciones. Se inspeccionarán con más detalle los aspectos relacionados con los registros de las inspecciones a bordo de los alojamientos de los marinos, suministros de alimentos y agua potable, existencia de comités de seguridad y salud a bordo, etc.

El PSC tiene previsto llevar a cabo unas 4.500 inspecciones durante la CIC. Se recomienda a las empresas que preparen estas inspecciones y revisen todos los asuntos incluidos en la lista de comprobación.

Antes entrar en un puerto de un Estado miembro del MOU en el que el Convenio esté en vigor (u otros puertos con MOUs susceptibles de unirse a la CIC), las compañías y capitanes deben poner especial atención en que se cumplan adecuadamente los requisitos del MLC 2006 y que toda la documentación y registros pertinentes, que son la prueba de su cumpli-

miento, estén en orden y disponibles. Se recomienda además llevar a cabo una auto-inspección/evaluación a bordo y formación adecuada a todos los miembros de la tripulación.

En la circular [SMA 23/2016/AB](#) pueden encontrar información adicional sobre este asunto.

6. Convenio sobre gestión de las aguas de Lastre. Cumplimiento de los requisitos de entrada en vigor.

El 8 de septiembre, Finlandia ratificó el Convenio de Gestión de Agua de Lastre (BWM) de la OMI (ver circular de ese mismo día y [ref.: SMA 29/2016/ES](#)).

Con esta ratificación, según la web del sistema de información integrada de la OMI (GISIS), forman parte de este Convenio 52 Estados, con el 35,14% de la flota mercante mundial, lo que da lugar a su entrada en vigor el próximo **8 de septiembre de 2017**.

Como se acordó en la última reunión del Comité Directivo, una vez conocida la fecha definitiva de entrada en vigor, estamos reactivando el grupo de trabajo sobre este asunto que ANAVE constituyó hace dos años, cuya próxima reunión tendrá lugar el **martes 15 de noviembre**.

7. Contenido de azufre de los combustibles marinos.

7.1. Procedimiento de la DGMM para el muestreo y análisis del contenido de azufre de los combustibles marinos.

El 13 de julio, la DGMM nos envió la Instrucción de Servicio 5/2016 que incluye el procedimiento que van a seguir los inspectores de las capitanías para las comprobaciones documentales (diario de navegación y comprobantes de entrega de combustible), muestreos y análisis del contenido de azufre en el combustible de los buques, en cumplimiento de la Decisión de Ejecución 2015/253 de la UE. Dicha comprobación se va a efectuar por alguno de los siguientes métodos:

- Análisis de las muestras del combustible entregado a bordo, selladas y almacenadas en el buque, que acompañan al comprobante de entrega de combustible y tomadas en cumplimiento de la regla 18 del Anexo VI del MARPOL.
- Muestreo puntual a bordo del combustible destinado a la combustión, seguido del análisis de la muestra en un laboratorio acreditado por la Norma ISO 17025.

Tras verificar y analizar el contenido de azufre, el inspector registrará los detalles de la inspección del combustible en el programa informático de Port State Control "THETIS-EU", desarrollado por la EMSA para armonizar y coordinar la inspección de buques en la UE.

Si del resultado del análisis se desprende una infracción a las normas sobre el contenido máximo de azufre permitido, la Capitanía Marítima iniciará un expediente administrativo sancionador, de acuerdo con el RD 61/2006. Como es muy posible que antes de recibir el resultado de los análisis el buque ya haya zarpado del puerto en el que se tomó las muestras, el inspector incluirá una alerta en la aplicación informática de Despacho de Buques para que, cuando el buque haga escala en el siguiente puerto español, se le notifique que se va a iniciar el expediente sancionador.

La instrucción también establece cuestiones sobre los muestreos de combustible que afectan directamente a las tripulaciones de los buques, y que pueden consultar en la circular de [ref. SMA 22/2016/AB](#).

7.2. Informes presentados a la OMI sobre la disponibilidad de combustible con bajo contenido de azufre ($\leq 0,5\%$).

Según establece el Anexo VI de MARPOL, la OMI tiene que decidir, a más tardar en 2018, si el límite del 0,5% en el combustible marino fuera de las SECAS se aplicará desde 2020 o 2025, en función de un estudio sobre la disponibilidad o no en 2020 de combustible suficiente de tales características.

En mayo de 2015, la OMI aprobó los términos de referencia de dicho estudio que, en septiembre de 2015 se encargó a un consorcio de los consultores CE Delft / Stratat. En paralelo, varias organizaciones del sector refinero (IPIECA, Canadian Fuels Association, Japanese Petroleum Association y FuelsEurope/Concawe) junto con BIMCO, encargaron un estudio paralelo e independiente, con los mismos términos de referencia, a la consultora EnSys.

Los resultados de ambos informes ya se conocen y se han remitido a la OMI para su estudio en el MEPC70. Si bien los resultados de las estimaciones cuantitativas de demanda y oferta de combustibles para 2020 son bastante similares en ambos estudios (incluso sobre una variable muy difícil de estimar, como es el número de buques que habrán instalado scrubbers en 2020), las conclusiones cualitativas finales que se extraen de los mismos son bastante diferentes. A saber:

- **CE Delft:** *“Los resultados indican que la industria de refino puede producir suficiente cantidad de combustibles marinos de la calidad demandada en los tres casos analizados (base, alto y bajo), mientras suministra a otros sectores al mismo tiempo los productos del petróleo que necesitan”.*
- **EnSys:** *“Teniendo en cuenta estas previsiones, los resultados apuntan a una extrema dificultad, y de hecho a una potencial inviabilidad para el sector de refino de suministrar el combustible necesario por debajo del nuevo tope global de azufre y satisfacer simultáneamente la demanda de todos los demás sectores, sin excedentes o déficits. Los impactos correspondientes en el mercado se estima serían substanciales en todos los productos y regiones del mundo, no sólo sobre los combustibles marinos, y, en consecuencia, potencialmente importantes sobre todas las economías y sectores”.*

IPIECA (la asociación mundial del sector petrolero y gasista para asuntos sociales y medioambientales) ha hecho público un análisis comparativo de ambos estudios en el que pide a los Estados miembros de la OMI que tengan plenamente en consideración también el estudio de EnSys, al que concede mayor credibilidad.

En suma, cuando ya se consideraba muy probable que la decisión sobre la fecha definitiva se tomaría en el MEPC70 y que probablemente sería sobre la fecha de 2020, **esta decisión podría diferirse o bien decantarse por la fecha de 2025**, que concedería más tiempo a las refinerías para poner en marcha las inversiones necesarias. Como recordarán, la UE ya se determinó que, en cualquier caso, el citado límite entrará en vigor en sus aguas en 2020.

En circular de 30 de agosto y [ref. SMA 28/2016/MC](#) les informábamos con más detalles sobre este asunto y les adjuntábamos los resúmenes ejecutivos de ambos estudios.

8. Asuntos varios.

8.1. Acuerdo sobre el Reglamento Europeo de Puertos.

En nuestra circular de 30 de junio y [ref. 13/2016/MC](#) les informábamos del acuerdo alcanzado sobre el Reglamento Europeo sobre Puertos que, si sigue el calendario previsto, será aprobado definitivamente a lo largo del mes de noviembre de este año.

8.2. Verificación de la masa bruta de los contenedores.

El 1 de julio entró en vigor la modificación del Convenio SOLAS que impone el pesaje obligatorio de todos los contenedores que deban estibarse a bordo de un buque que efectúe viajes internacionales, incluidos los contenedores que se embarquen sobre un chasis o un remolque. La única excepción son aquellos buques de transbordo rodado destinados a viajes internacionales cortos, en los que los contenedores se transportan sobre un chasis o en un remolque y se embarcan y desembarcan conducidos a o desde uno de estos buques.

Durante las semanas previas fueron numerosas las dudas e incertidumbres sobre la aplicación práctica en España, tanto por parte de las empresas navieras como de los cargadores y consignatarios y se mantuvieron varias reuniones en la DGMM para tratar de solucionarlas. Finalmente, la DGMM emitió una Resolución que, a petición de ANAVE, fue revisada y publicada finalmente con fecha 15 de junio de 2016.

Dado el interés mostrado y la amplia información intercambiada, ANAVE abrió un espacio de consulta en la web en el que se ha ido recogiendo la información fundamental sobre este asunto: [Verificación de la masa bruta de los contenedores](#).

A pesar de las preocupaciones iniciales y del notable impacto en los medios especializados, no hemos tenido conocimiento de que se hayan producido incidencias graves en la puesta en marcha de esta norma.

8.3. Organizaciones Autorizadas para realizar inspecciones y reconocimientos a buques.

La DGMM nos informó en el mes de julio que Lloyds Register y la China Classification Society habían obtenido el reconocimiento como Organización Autorizada para realizar inspecciones y reconocimientos a buques en virtud del RD 877/2011. En nuestra circular de 22 de julio y [ref. Explotación 18/2016/MH](#) les adjuntamos el anuncio de la DGMM.

En consecuencia, a día de hoy España tiene reconocidas como Organizaciones Autorizadas a las siguientes SSCC:

- Bureau Veritas
- China Classification Society
- Korean Register of Shipping
- Lloyds Register
- RINA

Podemos informarles de que, según nos ha comunicado, DNV GL se encuentra también en las últimas fases del procedimiento administrativo para obtener el reconocimiento.

8.4. Posible creación de la Autoridad Portuaria de Lanzarote.

El 5 de septiembre, la Autoridad Portuaria de Las Palmas (APLP) nos consultó sobre la posibilidad de creación de la Autoridad Portuaria de Lanzarote, isla que, en la actualidad, depende de la APLP.

Dicha solicitud se circuló entre los asociados con fecha 5 de septiembre y [ref: Puertos15/2016/MH](#). Tras recibir respuesta desfavorable de algunas empresas, contestamos con un breve informe en el que manifestábamos que dicha segregación no aportaría ventaja alguna y, por el contrario, conduciría seguramente a una pérdida de eficiencia. Además, nos sumamos a la posición de Puertos del Estado, que propugna una mayor integración de puertos, con la coordinación entre AAPP, a semejanza del modelo recientemente aprobado en Italia.

8.5. Enmiendas de Manila: Resoluciones de la DGMM sobre titulaciones profesionales.

En nuestra circular de 6 de octubre y [ref.: SMA 32/2016/EC](#) les informamos sobre la publicación de 4 resoluciones de la DGMM sobre:

- La obtención de la tarjeta profesional de oficial electrotécnico de la marina mercante (ETO).
- La obtención de los certificados de suficiencia de los marineros de la marina mercante:
- El reconocimiento del curso para capitanes, oficiales y marineros de los buques regidos por el Código IGF.
- El procedimiento de homologación de los cursos de revalidación de Formación Básica en Seguridad; Embarcaciones de Supervivencia y Botes de Rescate No Rápidos; Botes de Rescate Rápidos; y Avanzado en Lucha Contra Incendios

En relación con el ETO, entendemos que la certificación de formación sobre las normas de competencia del STCW, la debe acreditar la empresa básicamente sobre la experiencia previa a bordo, mediante la justificación del periodo de embarque y con un certificado de empresa (modelo del Anexo I) que acredite dicha experiencia. Estamos a la espera de que la DGMM nos confirme si se van a exigir requisitos complementarios.

8.6. Revisión de las líneas de referencia para el cálculo del índice de Eficiencia Energética en buques de carga rodada y buques de pasaje de transbordo rodado.

Interferry, CESA, Alemania, Dinamarca, Finlandia, Japón y Suecia han presentado para su discusión en el MEPC 70 de la OMI diversos documentos en los que ponen de manifiesto que las líneas de referencia aprobadas para el cálculo del índice de eficiencia energética de los buques del asunto no resultan en absoluto representativas y son de difícil cumplimiento incluso en el caso de buques nuevos, especialmente para los de mayor tamaño. En consecuencia, en los documentos presentados piden que se acuerde su revisión.

Interferry se puso en contacto con ANAVE a comienzos de septiembre para que apoyáramos su propuesta al MEPC 70 de revisión de los niveles de referencia, creando un grupo de trabajo que elaborara una propuesta para su adopción en el MEPC 71.

En contacto con la representación permanente de España en la OMI, nos han confirmado que apoyarán la propuesta de Interferry de revisar las curvas de referencia, llamándonos la atención sobre el problema que existe en los buques de mayor tamaño.

Les mantendremos informados de cualquier novedad en relación con este asunto.

8.7. Informe del Tribunal de Cuentas Europeo sobre las inversiones de fondos europeos en los puertos marítimos.

El 23 de septiembre, el Tribunal de Cuentas Europeo hizo público un extenso informe sobre las inversiones públicas en los puertos de la Unión Europea, cuyo objetivo es evaluar las estrategias de transporte marítimo de mercancías de la Comisión Europea y de los Estados Miembros de la UE y, en concreto, la relación coste/beneficio de las inversiones financiadas por la UE en los puertos europeos.

En conjunto se analizan 37 nuevos proyectos de inversión (en Alemania, España, Italia, Polonia y Suecia) y 5 proyectos reevaluados (de ellos 4 españoles) que contaron con apoyo europeo.

Las conclusiones que se extraen del mismo sobre la política de desarrollo portuario de los países analizados no resultan nada positivas. De hecho, el título del informe es "*Transporte Marítimo en la UE: en aguas turbulentas - mucha inversión ineficaz e insostenible*".

En nuestra circular de 23 de septiembre y [ref.: Puertos 16/2016/MC](#) adjuntamos el informe completo en español e incluimos un resumen de sus conclusiones.

8.8. Consulta de una naviera italiana sobre salida de un buque desde un puerto español con destino a un astillero de desguace.

La asociación de navieros italiana nos ha consultado sobre los requisitos que debe cumplir un buque (si es que tiene que cumplir alguno especial), que salga de un puerto español con destino a un astillero de desguace turco. Teniendo en cuenta que Turquía es un país de la OCDE y que los requisitos incluidos en el Reglamento de desguace europeo todavía no están en vigor, la DGMM nos ha contestado, informalmente, que no existe ningún trámite especial.

8.9. Practicaje. Pruebas de conocimiento para el reconocimiento de la capacitación profesional.

El 13 de septiembre se publicó en el BOE una Resolución de la DGMM por la que se convocan las pruebas de conocimiento general para el reconocimiento de la capacitación profesional para prestar servicios portuarios de practicaje en un puerto o grupo de puertos determinado, y que les adjuntamos en la circular de [ref. SMA 30/2016/AB](#), de 15 de septiembre. Las solicitudes se pueden presentar en la DGMM, Capitanías o Distritos Marítimos hasta el 13 de octubre. La superación de estas pruebas es requisito necesario para presentarse posteriormente a las pruebas específicas en los diferentes puertos. Las pruebas se van a celebrar durante el mes de octubre y las fechas concretas se indicarán en la publicación de la lista definitiva de admitidos y excluidos.

Les recordamos que, según el artículo 126 del Texto Refundido de la LPEMM: *“salvo indicación expresa de la Capitanía Marítima por razones de seguridad en la navegación, estarán exentos del servicio de practicaje (...), aquellos buques de cualquier otro tipo, cuya tripulación incluya un capitán que haya ejercido, 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.”*

Asimismo, el citado artículo establece, en su apartado 4.a).1º, que corresponderá a la Administración marítima: *“la realización de las pruebas necesarias para habilitar como práctico de puerto a los aspirantes que reúnan las condiciones y titulaciones profesionales requeridas legalmente, sin que exista limitación en el número de candidatos que puedan superar las pruebas”*.

8.10. Nuevo formulario de notificación de desechos de los buques antes de entrar a puerto.

El 3 de agosto, se publicó en el BOE la Orden FOM/2931/2015, por la que se modifica el anexo III del RD 1381/2002, sobre instalaciones portuarias de recepción de desechos generados por los buques y residuos de carga, y que adjuntamos en la circular de [ref. SMA 25/2016/AB](#).

Esta norma entrará en vigor el **9 de diciembre de 2016**, por lo que a partir de dicha fecha los buques deberán utilizar el nuevo formulario en sus notificaciones a la Capitanía Marítima correspondiente y a la entidad gestora del puerto.

Dicha Orden incorpora a nuestra legislación interna la Directiva 2015/2087, de 18 de noviembre de 2015, y actualiza el modelo normalizado de notificación de desechos y residuos de carga generados por los buques que se venía utilizando hasta ahora, y que el capitán debe comunicar antes de entrar en puerto. El formulario del RD 1381/2002 había quedado obsoleto con las modificaciones que la OMI introdujo en 2011 al Anexo V de MARPOL y que incluyen una nueva categorización más detallada de las basuras. Estas enmiendas se incluyeron por la UE en la Directiva 2015/2087 sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos generados por buques y residuos de carga.

8.11. Virus Zika. Video de descarga gratuita para reforzar la concienciación de los marinos sobre esta enfermedad.

La empresa “Videotel” especializada en la formación de tripulaciones y el desarrollo de soluciones de gestión marítimas ha elaborado el video de descarga gratuita “Virus Zika - Manténgase a salvo”, en colaboración con la compañía “KVH”, la Asociación Internacional de Salud Marítima (International Maritime Health Association, IMHA) y un grupo de médicos y expertos en la materia. Su duración es de 13 minutos y explica los peligros que representa el virus y cómo se puede prevenir su propagación. También incluye información sobre la naturaleza del virus, cómo evitar contagiarse, y el papel fundamental de disponer de un plan de gestión de plagas para evitar el transporte pasivo de mosquitos infectados por el virus a bordo de los buques.

Como complemento, se ha elaborado un folleto que resume el video e incluye preguntas de evaluación para reforzar el aprendizaje. También incluye recomendaciones de lecturas y páginas “web” de organizaciones que han publicado pautas/directrices sobre el virus Zika o que pueden servir de apoyo.

Esta iniciativa pretende reforzar la concienciación sobre medidas preventivas de vital importancia para que la gente de mar, sus colegas y familias se mantengan a salvo de contraer la enfermedad. A principios de 2016, la Organización Mundial de la Salud (OMS) declaró el virus Zika como un caso de emergencia grave de salud pública. Dada la naturaleza global del transporte marítimo, es fundamental que los marinos tomen precauciones para evitar una mayor propagación de la enfermedad.

En la circular de [ref. SMA 24/2015/AB](#) pueden consultar información adicional sobre este asunto.

9. Ruegos y preguntas.