



REUNIÓN DEL COMITÉ DIRECTIVO DE ANAVE

Jueves, 14 de noviembre 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. Proyecto de Presupuestos Generales del Estado para 2014. Subvención a embarque de alumnos en prácticas.
 - 2.2. Constitución de CLIA-Spain.
 - 2.3. SPC-Spain. Jornada anual en Gijón.
 - 2.4. Participación en otras jornadas y reuniones.
3. Convenio sobre el Trabajo Marítimo de la OIT.
 - 3.1. Dificultades encontradas en su aplicación.
 - 3.2. Participación de ANAVE en una Jornada con la Administración y los sindicatos.
4. *Tax Lease*.
 - 4.1. Comunicación formal a ANAVE por la Comisión de su Decisión sobre el *Tax Lease* español.
 - 4.2 Decisión sobre la presentación o no de recurso por ANAVE a dicha Decisión.
5. Asuntos varios.
6. Ruegos y preguntas.

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

El borrador de acta de la reunión anterior, celebrada el 17 de octubre, se circuló junto con la convocatoria y Orden del Día de esta reunión, el pasado día 4.

No habiéndose formulado observaciones a la misma, se propondrá su aprobación.

2. Novedades habidas y gestiones realizadas:

2.1 Proyecto de Presupuestos Generales del Estado para 2014. Subvención a embarque de alumnos en prácticas.

Como ya tuvimos ocasión de informarles en la anterior reunión de este Comité Directivo, dado el interés que tanto la DGMM, las Universidades y las empresas navieras tienen en que se aumente la dotación presupuestaria de la subvención concedida a ANAVE por el embarque de alumnos, hemos realizado una serie de gestiones para que se presentase una enmienda al PLPGE 2014, donde inicialmente se dotaba la subvención con 40.000 €.

A tal fin, redactamos una propuesta de enmienda por la que se redujese la partida destinada a “cuotas Internacionales” en 40.000 €, viéndose aumentada la subvención en la misma cuantía, hasta 80.000 €. Enviamos esta propuesta de enmienda al Grupo Parlamentario Popular, para su posible tramitación.

Por otro lado, la CEOE nos solicitó también propuestas de enmiendas a la Ley y se mostraron igualmente conformes con nuestra petición, confirmándonos que la presentarían.

Según pudimos comprobar, entre el listado de enmiendas al articulado de la Ley publicado en el BOCG el pasado 29 de octubre, se encontraba una propuesta similar a la nuestra, presentada por la diputada canaria del Grupo Parlamentario Mixto, D^a Ana María Oramas González-Moro. No obstante, la enmienda no se presentó en exactamente en los términos propuestos por ANAVE, sino que la partida de la DGMM que se reducía era la destinada a materiales y a suministros.

Nos pusimos de nuevo en contacto con el grupo parlamentario del PP, reiterando nuestra petición de enmienda según su redacción original.

Finalmente, tras el debate de las enmiendas en la Comisión de Presupuestos del pasado 6 de noviembre, el diputado del PP D. Andrés Ayala nos confirmó que se había aprobado la enmienda tal y como habíamos propuesto, aumentándose así la partida a los 80.000 € citados. Sobre este asunto les informamos mediante circular de fecha 7 de noviembre y Ref. [Eco. Fin. 14/2013/EC](#).

2.2 Constitución de CLIA-Spain.

Con ocasión de la *III International Cruise Summit*, celebrada en Madrid los días 24 y 25 de octubre, la Asociación Internacional de Líneas de Cruceros (CLIA) presentó las cifras de España y anunció la creación de CLIA España.

Manfredi Lefebvre, presidente de CLIA, explicó que la sede de CLIA España estará en Madrid y será presidida por Belén Wangüemert, directora general de Royal Caribbean International, Azamara Club Cruises y Celebrity Cruises en España y Francia. Asimismo, CLIA España tendrá como director nacional a Alfredo Serrano.

Tras conocer esta noticia, en contacto con el director de comunicaciones de CLIA Europe pudimos confirmar que CLIA sigue contando en principio con el apoyo de ANAVE para el

lanzamiento de su filial en España y que todas las posibilidades de colaboración que se comentaron en la anterior reunión del Comité Directivo permanecen abiertas.

Mantendremos informadas a las empresas asociadas sobre cualquier novedad.

2.3 SPC-Spain. Jornada anual en Gijón.

El día 7 de noviembre, en el salón de actos de la Autoridad Portuaria de Gijón, se celebró la Jornada Anual de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC Spain) que contó con el patrocinio de la Autoridad Portuaria de Gijón y ENAGÁS.

La apertura corrió a cargo de la Consejera de Fomento, Ordenación del Territorio y Medioambiente del Principado de Asturias, Dña. María Belén Fernández (quien pronunció un discurso muy favorable para el SSS en general y para la actuación de SPC-Spain en particular); la presidenta de la Autoridad Portuaria, Dña. Rosa Aza y el presidente de SPC-Spain, D. Manuel Carlier. El Director General de la Marina Mercante, D. Rafael Rodríguez Valero, se encargó de clausurar la jornada.

El acto incluyó dos mesas redondas sobre *“El gas natural licuado y la normativa medioambiental en el TMCD - El proyecto de Directiva para garantizar su suministro”* y *“El transporte de productos perecederos utilizando el TMCD: obstáculos y soluciones”*. Asistieron en total unas 80 personas.

Por la tarde se celebró una reunión de la Junta Directiva de SPC-Spain.

2.4 Participación en otras jornadas y reuniones.

- El 23 de octubre, D. Manuel Carlier representó a ANAVE participando en una Mesa Redonda en el II Congreso del Gas Natural para la Movilidad, organizado por GASNAM.
- El mismo día, Dña. Maruxa Heras participó en una Jornada sobre el PITVI 2012 – 2024 organizada por la Asociación Española del Transporte en el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.
- El 29 de octubre, Dña. Esther Celdrán participó en una reunión de la Comisión Ejecutiva del Consejo General del ISM.
- El 6 de noviembre, Dña. Elena Seco representó a ANAVE en una reunión del Comité de Política Marítima de ECSA, en Bruselas. Entre los principales puntos tratados figuran:
 - **Directrices sobre ayudas de Estado al Transporte Marítimo:** Este asunto dio lugar a una discusión de más de dos horas. Una vez confirmado por parte de la Comisión la prolongación de las directrices, la mayoría de las asociaciones miembros de ECSA consideran muy conveniente que se produzca algún tipo de comunicación formal por parte de la Comisión que, aunque en un principio estaba prevista, parece que ahora se cuestiona. Este asunto se trató informalmente con la Comisión en una reunión que se mantuvo esa misma tarde, y parece que es una decisión del Comisario Almunia, para la que no se dieron explicaciones claras. Es probable que el Comisario haga referencia a la prolongación de las Directrices en alguno de sus discursos institucionales, lo que de alguna forma equivaldría a una “confirmación oficial”.

También se informó sobre los contactos que actualmente mantiene la Comisión con Alemania, Bélgica, Dinamarca, Grecia, Holanda y Malta, a los que les solicita un mayor detalle sobre sus sistemas de ayudas al transporte marítimo y las medidas de control que aseguran que se mantienen dentro del ámbito permitido por las directri-

ces, en general sobre los distintos regímenes de Tonnage Tax. Tras varios meses de investigaciones, Francia informó que la Comisión tenía ya decidido abrir una investigación formal sobre su sistema, extremo que la Comisión confirmó ese mismo día con una nota de prensa.

La tarde del mismo día 6, ECSA tenía previsto mantener una reunión con representantes de la DG COMP sobre este asunto, en la que estaba previsto tratar sobre el tratamiento de los buques de servicios y otros puntos relacionados con las directrices sobre los que ECSA ha pedido clarificación.

Algunas asociaciones consideran que estamos en un momento un tanto peligroso, con diferentes mensajes por parte de la Comisión: por un lado han dado el visto bueno a las actuales Directrices y decidido su prórroga sin modificación, pero por otro no se produce ninguna confirmación formal de este extremo a los Estados y se tienen abiertos numerosos frentes con los Estados en los que se pide clarificación.

- **Piratería:** Se recordó la importancia de mantener este asunto candente de cara a los Estados miembros con vistas a conseguir la prórroga de la operación Atalanta por el mayor periodo de tiempo posible y la máxima atención a este asunto, con la toma de decisiones en otros frentes que conduzcan a una solución definitiva del problema.

Holanda informó de que un buque de su pabellón fue tiroteado hace unos meses y tuvieron que responder con fuego.

- **Política de puertos:** Se está debatiendo actualmente la propuesta de reglamento sobre política portuaria (ver circular de Ref. [Puertos 13/2013/MC](#) de fecha 23 de mayo). Francia y Reino Unido se oponen a la propuesta, y el resto de los Estados parece que no se manifiestan entusiastamente a favor, aunque tampoco en contra. Se acordó esperar a que se presenten propuestas de enmienda en el Parlamento y avancen las discusiones en el Consejo para después analizar el camino a seguir.

En relación con el **practicaje**, la Comisión no quiere que su propuesta interfiera con las discusiones sobre el reglamento indicado en el punto anterior, lo que retrasará la publicación de cualquier iniciativa formal de la Comisión en relación con este asunto hasta, como mínimo, el mes de abril de 2014.

- El mismo día 6, por la tarde, Dña. Elena Seco representó a ANAVE y GASNAM en un encuentro organizado por SEDIGAS en Bruselas con los miembros españoles del Parlamento Europeo, para exponerles su posición conjunta relativa a los aspectos marítimos de la propuesta de Directiva sobre la creación de una infraestructura para los combustibles alternativos, que actualmente se debate en el Parlamento Europeo.

Como es sabido, esta propuesta incluye en principio la obligación, para todos los puertos marítimos e interiores incluidos en la Red Transeuropea Principal (TEN-T Core Network), de disponer, a más tardar el 31 de diciembre de 2020, de puntos de suministro de LNG que deberán cumplir unas normas Europeas a adoptar en 2014.

En líneas generales, tanto GASNAM como ANAVE apoyan esta propuesta de la Comisión y sus objetivos, aunque llaman la atención sobre los siguientes puntos:

- Un punto de abastecimiento de combustible de LNG no implica necesariamente invertir en costosas infraestructuras. El suministro mediante camión cisterna puede ser una buena solución para muchos puertos y facilitaría la competencia entre suministradores.

- Las normas de seguridad y calidad necesarias no deben desarrollarse en la UE, sino en los foros internacionales adecuados, como la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Organización Internacional de Normalización (ISO).
- Hay que ser prudentes en el uso de fondos públicos para el establecimiento de la infraestructura, ya que podrían distorsionar la competencia. Sin embargo, sí es conveniente que se establezcan mecanismos de apoyo a la demanda, como reducción de las tasas portuarias, a los buques que utilicen el GNL.

Algunas de las enmiendas presentadas a la propuesta de la Comisión por los europarlamentarios europeos del Comité de Transportes (TRAN) van en esta línea. Sin embargo, otras pretenden evitar cualquier clase de compromiso concreto respecto de un número de puertos con suministro en una fecha dada. Desde el punto de vista de ANAVE y GASNAM, si finalmente no se incluyesen objetivos concretos con fechas y plazos definidos, sería preferible que la propuesta decayera.

La Subdirectora de ANAVE presentó a los Eurodiputados españoles un resumen de la posición conjunta que ANAVE y GASNAM han trasladado a la Administración, así como una propuesta concreta de voto a las enmiendas presentadas: enmiendas para las que pedimos apoyo y para las que pedimos rechazo.

- El 7 de noviembre, Dña. Elena Seco participó en una reunión convocada por el Ministerio de Defensa para agradecer a las organizaciones participantes la divulgación del Proyecto SAPROMIL, cuyo objetivo es facilitar la empleabilidad e incorporación de personal de las fuerzas armadas en otros sectores.

Jornadas y reuniones que tendrán lugar próximamente:

- El 11 de noviembre, D. Manuel Carlier participará en Valencia en una Jornada sobre la aplicación del Convenio Marítimo de la OIT.
- El 19 de noviembre, Dña. Elena Seco y Dña. Araiz Basurko participarán en una reunión de la Comisión Paritaria de la Marina Mercante, de la Fundación Tripartita para la Formación en el Empleo.
- El 28 de noviembre está previsto que ANAVE presente en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales su segundo informe semestral de 2013 sobre novedades normativas en materia de Seguridad y Medio Ambiente. Previamente, a las 10.30, se reunirá el grupo de trabajo de ANAVE sobre uso de GNL como combustible. (Ver detalle en Circular [SMA 29/2013/AB](#)).
- El mismo día 28, ANAVE previsto participar en un Foro de Empresas organizado en la Universidad CEU San Pablo por el Servicio de Salidas Profesionales para el Personal Militar (SAPROMIL) del ministerio de Defensa donde se mostrarán las posibilidades de este proyecto. SAPROMIL tiene por objeto aprovechar la potencial empleabilidad del personal militar, de alta cualificación y experiencia que voluntariamente desee interrumpir su relación de servicio con las Fuerzas Armadas. Se ha informado a las empresas por medio de las Circulares de Ref. [Varios 28/2013/MC](#) y [Varios 26/2013/MC](#).

3. Convenio sobre el Trabajo Marítimo de la OIT.

3.1 Dificultades encontradas en su aplicación.

Algunas de nuestras empresas asociadas nos han venido informando sobre los problemas que los marinos españoles están teniendo con las administraciones marítimas extranjeras,

en relación con el contenido de los certificados médicos expedidos por el ISM. Estos problemas se están presentando tanto en buques de bandera extranjera como en buques españoles afectos a tráfico internacional.

Respecto de los buques de bandera española, pese a la Equivalencia Substancial que consta en su Declaración de Conformidad Laboral Marítima Parte I, algunas administraciones (como las de Nigeria, Panamá o Italia) insisten en que los reconocimientos médicos emitidos por el ISM no cumplen lo establecido en el MLC 2006, ya que no incluyen determinados datos exigidos por su Norma A1.2 del MLC 2006 y la Sección A-I/9 del Convenio de Formación STCW-78/95 enmendado, esto último, como saben, por cuestiones relativas a la protección de datos, según nos ha venido confirmando el ISM. Algún buque de pabellón español ya ha sido multado por esta incidencia.

Para los marinos españoles enrolados en buques de bandera extranjera, la situación es aún más grave porque, tanto los armadores, como las Administraciones extranjeras, rechazan los certificados oficiales españoles, ya que en los mismos no consta ninguna referencia a la citada Equivalencia Substancial.

Según nos informan las empresas, si bien algunas Direcciones Provinciales del ISM han accedido a emitir unos Anexos para los certificados médicos ya existentes que hacen constancia de la Equivalencia Substancial, otras muchas no han respondido a las solicitudes presentadas en este sentido o han manifestado su negativa a expedir nuevos certificados médicos hasta que caduquen los que están en vigor.

Puestos en contacto para tratar ambas cuestiones con el Subdirector General de Acción Social Marítima del ISM, D. José M^a Pérez Toribio, nos ha confirmado que se ha informado a todas las Direcciones Provinciales de esta última cuestión, para que **expidan anexos a los certificados ya existentes a la mayor brevedad posible, pudiendo solicitarlo además tanto el propio marino interesado como la empresa empleadora mediante la correspondiente autorización.**

Además, dados los perjuicios que se están originando a los propios marinos, hemos sugerido al Subdirector la posibilidad de tomar algunos artículos de la Ley de Protección de Datos de Carácter Personal, como base legal, y teniendo en cuenta que tanto el MLC 2006 como el Convenio STCW forman parte de nuestro ordenamiento jurídico, para modificar el modelo de certificado médico actual para que incluya los datos requeridos por dichos conveios.

Está previsto tratar este asunto en la Jornada que tendrá lugar en Valencia el próximo día 11 de noviembre y de la que se informa en el apartado siguiente.

3.2 Participación de ANAVE en una Jornada con la Administración y los sindicatos.

Por iniciativa de la Dirección General de Inspección de Trabajo, la Generalitat Valenciana organiza en Valencia, el día 11 de noviembre, una jornada bajo el título: ***“Avance estratégico común para el sector marítimo: convenio OIT sobre el trabajo marítimo 2006. Retos de futuro”***.

Esta jornada será inaugurada por el Consejero de Economía, Industria y Turismo de la Generalitat y clausurada por el Director General de Trabajo, Cooperativismo y Economía Social. Intervendrán representantes de la delegación de la OIT en España, DGMM, Inspección de Trabajo, Instituto Social de la Marina, centrales sindicales, ANAVE, así como de las navieras Boluda y Tramediterránea.

Se informará en la reunión del Comité Directivo sobre lo tratado en esta reunión.

4. Tax Lease.

4.1 Comunicación formal a ANAVE por la Comisión de su Decisión sobre el Tax Lease español.

El pasado día 29 de octubre recibimos una carta de la Comisión Europea por la que se nos comunicaba la Decisión que sobre el Sistema español de arrendamiento fiscal (SEAF) adoptó el pasado 17 de julio. Se trata de una versión no confidencial y la versión oficial en castellano está aún pendiente de publicación en el DOUE.

Mediante la circular de Ref. [Eco.Fin.13/2013/EC](#) y fecha 30 de octubre comunicamos esta circunstancia a las empresas y les adjuntamos copia de la Decisión, que las empresas ya conocían, ya que con fecha 2 de octubre habíamos circulado el texto publicado informalmente en la página web de la Comisión mediante la circular de Ref. [Eco.Fin. 11/2013/ES](#).

4.2 Decisión sobre la presentación o no de recurso por ANAVE a dicha Decisión.

En su carta de notificación, la Comisión invita a ANAVE a considerar la posibilidad de interponer recurso contra la Decisión.

En su caso, dicho recurso debería presentarse ante el Tribunal General de la UE (TGUE), que es el competente para conocer en primera instancia de los recursos presentados contra decisiones de la Comisión (hasta el Tratado de Lisboa, se denominaba Tribunal de Primera Instancia).

El plazo para interponer el recurso, según los artículos 263 del Tratado de Funcionamiento de la UE y 101 y 102 del Reglamento de procedimiento del Tribunal General, es de 2 meses y 10 días, por lo que **la fecha límite para la presentación del mismo sería el 9 de enero de 2014**, ya que para ANAVE el cómputo del plazo comienza desde el día siguiente al de recepción de la carta (es decir, desde el 30 de octubre). Para los afectados por la Decisión que no reciban una comunicación directa, el plazo será de 2 meses y 14 días, a contar desde la publicación de la Decisión en el DOUE.

Previa consulta con el Presidente de la Asociación, en la citada circular de Ref. [Eco.Fin.13/2013/EC](#) y fecha 30 de octubre informábamos a las empresas de todos estos extremos. Asimismo, adelantábamos las siguientes consideraciones:

- El hecho de que la Comisión haya comunicado la Decisión a ANAVE y nos haya informado de la posibilidad de recurrirla, **no indica necesariamente que el Tribunal General vaya a aceptar un posible recurso de ANAVE**. Según el artículo 263.4 del Tratado de Funcionamiento de la UE, está legitimada para interponer un recurso de anulación ante el TGUE *“toda persona física o jurídica afectada directa e individualmente por una decisión de la Comisión”*. Tratándose de regímenes de ayudas, la jurisprudencia UE es estricta al considerar qué sujetos están *“directa e individualmente”* afectados por una decisión. La legitimación no se negará a aquellos sujetos que, habiéndose acogido al régimen, se ven afectados por la orden de recuperación que impone la propia decisión (las AIEs y los inversores). Pero no es seguro que se aceptase la legitimación de ANAVE.
- **Posible contenido del recurso, en su caso:** Un eventual recurso de ANAVE podría centrarse en la defensa de dos puntos:
 - La **no existencia de ayudas de Estado**, utilizando los mismos argumentos que ANAVE ya esgrimió en sus alegaciones al Dictamen Motivado de la Comisión, en septiembre de 2011. Independientemente de lo consistentes que puedan ser los argumentos sobre este punto, no parece probable que el Tribunal vaya a anular una decisión de la Comisión por cuestiones de fondo, ya que en estas materias, la competencia corresponde a la propia Comisión.

- **La inadecuación de la fecha determinada para la devolución o no de las ayudas:** Se entre o no en el fondo del asunto, se podría alegar que la fecha del 30 de abril de 2007 establecida por la Comisión como fecha de corte para reclamar la devolución de las ayudas, atenta contra los principios básicos del Derecho comunitario de **Igualdad de trato, Confianza legítima y Seguridad Jurídica**. En su lugar, se pediría que se recuperasen las ayudas desde el 21 de septiembre de 2011, fecha de publicación del dictamen motivado de la Comisión Europea en el Diario Oficial. De este modo, la decisión resultaría inócua. Esta sí es una cuestión en la que parece posible que pueda entrar a decidir el Tribunal.
- **Necesidad o no del recurso de ANAVE:** El recurso que, a su vez, presentó el gobierno español, el pasado 25 de septiembre, contra la misma Decisión, adopta exactamente la estructura indicada en el punto anterior: se pide la anulación de la Decisión por no existencia de ayudas de Estado y, subsidiariamente, que se exija la devolución sólo desde el 21 de septiembre de 2011. Por tanto, esos argumentos ya han sido expuestos por el gobierno español. Únicamente existe un matiz: el gobierno español pide en último término que, en virtud de los ya citados principios jurídicos de Igualdad de trato, Confianza legítima y Seguridad Jurídica, **no se reclame la devolución de las ayudas**. Conceptualmente, **no es lo mismo que no se devuelvan las ayudas a que se pida su devolución, pero a partir de otra fecha**.
- **Posibles efectos positivos o negativos de un recurso de ANAVE:** Desde algunos puntos de vista se podría pensar que el hecho de recurrir la Decisión podría ser acogido desfavorablemente por la Comisión Europea. No obstante, como es sabido, en los primeros días de julio, tanto ANAVE como otras asociaciones europeas de navieros y EC-SA hicieron gestiones ante los miembros de la Comisión, sin que ello haya tenido, aparentemente, ningún efecto negativo (por el contrario, dos meses después, se prolongaron las Directrices sobre Ayudas de Estado al Transporte Marítimo).

Adicionalmente, cabe considerar también:

- **Otros posibles recursos:**
- En contacto con la Asociación Española de la Banca (AEB), que ya presentase en su momento alegaciones al Dictamen Motivado de la Comisión, hemos confirmado que también han recibido la misma notificación de la Comisión y en la misma fecha. En principio, la AEB no tiene previsto presentar recurso, ya que algunos de los bancos miembros de la misma, que actuaron con inversores en operaciones de *Tax Lease*, son afectados directos y alguno les ha confirmado que sí tiene previsto recurrir.
 - La Asociación de Navieros Noruega está estudiando la posibilidad de recurrir la Decisión lo que, en su caso, podrá hacer en el mismo plazo desde que se publique en el DOUE, ya que no le ha sido notificada directamente. También tiene interés porque ECSA también recurriese.
 - En la reunión del *Shipping Policy Committee* de ECSA no se trató este asunto en profundidad, por falta de tiempo, aunque tanto Noruega como Dinamarca manifestaron su interés.
 - Los astilleros holandeses, que fueron los principales promotores de la denuncia contra España, podrían presentar un recurso pidiendo que se pida devolución de ayudas a los astilleros.
- **Coste para ANAVE de la presentación del recurso:** Se espera poder aportar, en la reunión del Comité Directivo, una aproximación del coste que podría tener para ANAVE, en su caso, la presentación del recurso.

En la reunión del Comité Directivo se aportará la información adicional de que, en su caso, se pueda disponer, y se pedirá a sus miembros que decidan sobre la conveniencia de que ANAVE presente o no recurso. Por tratarse de una materia de considerable relevancia, se

sugiere que aquellos miembros del Comité que no puedan asistir a la reunión y lo deseen, nos hagan llegar su posición sobre este asunto por el medio que consideren más apropiado.

5. Asuntos varios.

5.1. Presentación informe semestral de ANAVE sobre normativa de seguridad y medio ambiente (28 noviembre).

El 28 de noviembre, está previsto presentar en la ETSIN el segundo Informe sobre Seguridad y Medio Ambiente de 2013, que recogerá las principales novedades en materia de normativa nacional e internacional en dichas materias.

Como en ocasiones anteriores, hemos invitado a representantes de la Administración Marítima y nos ha confirmado su asistencia el Subdirector General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima de la DGMM, D. Víctor Jiménez Fernández y varios colaboradores de su departamento, quienes se incorporarán, a las 12:30 h, para debatir asuntos relacionados con el informe técnico y contestar a las cuestiones que puedan plantearse por parte de los asistentes a la reunión.

El Orden del Día previsto es el siguiente:

10.30 h: Sólo para empresas asociadas a ANAVE. Constitución del grupo de Trabajo sobre GNL.

11.30 h: Presentación del informe de ANAVE. Exposición de la Administración. Planteamiento de cuestiones a la Administración. Debate.

12.30 h: Incorporación de la Administración para debate de asuntos relativos al informe.

13.00 a 14.15 h: Presentaciones y mesa redonda:

- GNL como combustible marino. Propuesta de Directiva sobre infraestructuras para combustibles alternativos.
- Reducción de emisiones a la atmósfera mediante sistemas de lavado de los gases de escape (scrubbers).

Hemos pedido a las empresas que nos indiquen aquellos aspectos concretos de su interés que deseen que se traten en la reunión para fomentar el debate con la Administración.

En la circular de Ref. [SMA 29/2013/AB](#) les adjuntamos información adicional sobre este asunto.

5.2. Actualización del formulario “Format Alfa” de la Armada.

El 23 de octubre, el Cuartel General de la Fuerza de Acción Marítima de la Armada nos remitió la versión actualizada del formulario “Format Alfa” que actualmente está en vigor.

Para beneficiarse de la información de seguridad que el Centro de Operaciones y Vigilancia Marítima de la Armada (COVAM) proporciona en las zonas de cooperación, es preciso registrar el tránsito del buque cumplimentando este formulario.

La Armada española mantiene activas dos zonas de cooperación con el tráfico marítimo en el golfo de Guinea y océano Índico. Ambas se han establecido para reforzar la seguridad de

los buques de bandera española (o vinculación nacional) que navegan por sus aguas, ante la amenaza de grupos piratas en ellas.

Los buques que llevan a cabo las transmisiones mediante los sistemas de “caja azul” o “LRIT-EMSA” deben enviar el “Format B” sólo en el caso de que fallen estos sistemas.

Hemos enviado sobre este asunto la circular de Ref. [SMA 30/2013/AB](#), en la que se detalla los casos en los que se debe remitir el formulario, así como los límites de las zonas de Cooperación Naval y Guía para el Transporte Marítimo (NCAGS) en el océano Índico y golfo de Guinea.

5.3. Enmiendas de Manila. Solicitud del Certificado de especialidad de Formación Básica en Protección Marítima por acreditación de experiencia.

Como saben, hasta el 1 de enero de 2014, se permite solicitar la expedición del Certificado de especialidad de Formación Básica en Protección Marítima mediante un certificado de la empresa naviera que acredite la **experiencia** del marino (periodo de embarco no inferior a 6 meses en el curso de los últimos 3 años como personal de a bordo), que podrá sustituir al diploma del curso de “Formación Básica en Protección Marítima” expedido por Centro homologado por la Dirección General de la Marina Mercante.

Como ya les informamos en la circular de fecha 22 de octubre y Ref. [SMA 28/2013/EC](#), la DGMM nos confirmó que desde esa fecha se podrían ir solicitando los certificados de especialidad en Formación Básica en Protección Marítima, tanto en la propia DGMM como en las diferentes Capitanías Marítimas.

La DGMM nos adelantó el texto con el procedimiento a seguir, aunque el definitivo está aún pendiente de publicación en la web del Ministerio, y sujeto a posibles modificaciones. Igualmente, la DGMM ha establecido el contenido mínimo de dicho certificado, que se les hizo llegar con la citada circular, junto con un modelo de certificado de empresa elaborado por ANAVE, sobre la base del modelo que figura en el Anexo IV de la Orden de 21 de junio de 2001 sobre tarjetas profesionales de la Marina Mercante.

La DGMM advierte que sería oportuno dar prioridad a aquellas tripulaciones de buques españoles que navegan en el extranjero, para evitar cualquier problema de inspección *Port State Control*.

5.4. Proyecto SAPROMIL para facilitar la empleabilidad de personal de las fuerzas armadas.

En nuestras circulares de Ref. [Varios 26/2013/MC](#) y [Varios 28/2013/MC](#) y fechas 2 y 24 de octubre respectivamente, les informábamos de este proyecto de la Armada que tiene por objeto establecer un modelo, análogo al ya existente en otros países de nuestro entorno, con el fin de aprovechar la potencial empleabilidad del personal militar, de alta cualificación y experiencia que voluntariamente desee interrumpir su relación de servicio con las Fuerzas Armadas.

En relación con este asunto, ANAVE y otras muchas asociaciones de muy diversos sectores, fuimos convocadas por el Ministerio de Defensa a una reunión en la que se informó de los principales contenidos del Proyecto.

Entre los puntos tratados figuran:

- El origen del Proyecto es una reforma normativa que limita considerablemente las posibilidades de ascenso del personal de las fuerzas armadas, lo que genera un mayor número de trabajadores con inquietudes por cambiar de sector. En lo que se refiere al perso-

nal de tropa, esta limitación en los ascensos se agrava con el hecho de que a los 45 años dejan de prestar servicios y, si no son promocionados, son licenciados con buena parte del sueldo.

- El proyecto incluye el lanzamiento de una plataforma de gestión en la que las fuerzas armadas:
 - Incluirá CVs de personal interesado en interrumpir su relación con las fuerzas armadas.
 - Recibirá ofertas de empleo por parte de las empresas. Estas ofertas se tratarán individualmente con el objetivo de identificar posible personal interesado que cumpla con los requisitos (aunque no haya subido su CV a la plataforma).
- La Subdirección General de Reclutamiento controlará los CVs que se oferten, asegurando su rigurosidad y veracidad.
- Varias asociaciones participantes informaron de que varias de sus organizaciones internacionales les han informado de que diferentes países disponen ya de iniciativas parecidas, ya consolidadas y que cuentan con gran aceptación por parte de las empresas.
- En relación con este asunto, el ministerio de Defensa tiene previsto celebrar un Foro de Empresas, donde se mostrarán las posibilidades del modelo y se presentará la plataforma de gestión, que tendrá lugar en la **Universidad CEU San Pablo, sita en la calle Julián Romea, 23, Madrid, el próximo día 28 de noviembre de 2013** (ver Circulares de Ref. [Varios 28/2013/MC](#) y [Varios 26/2013/MC](#)). Según nos informaron, cuentan ya con cerca de 100 inscripciones de empresas. Hasta el momento, sólo una empresa naviera ha confirmado su asistencia.

6. Ruegos y preguntas