



## **REUNIÓN DEL COMITÉ DIRECTIVO DE ANAVE (CONJUNTA CON LA COMISIÓN PERMANENTE)**

**Jueves, 15 de diciembre de 2011, a las 12:00 h**  
Sede de ANAVE: 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 informe de ANAVE 2/2011 sobre novedades normativas en materia de seguridad y medio ambiente.
  - 2.2. Participación de ANAVE en asociaciones nacionales e internacionales.
  - 2.3. Participación en otras jornadas y reuniones.
  
- 3. Denuncia por CC.OO. del acuerdo firmado con UGT y ANAVE en 2006 sobre el embarque de marinos no nacionales de la UE.**
  - 3.1 Posibles consecuencias.
  - 3.2 Gestiones realizadas.
  
- 4. Embarque de alumnos.**
  - 4.1 Tramitación de las ayudas 2011 al embarque de alumnos en prácticas.
  - 4.2 Modalidades de embarque de alumnos y cotización a la Seguridad Social.
  
- 5. Propuesta de la Comisión Europea para revisar la Directiva sobre contenido de los combustibles marinos.**
  - 5.1 Discusión en el Consejo de Ministros UE. Coordinación con los ministerios de Medio Ambiente, Fomento e Industria.
  - 5.2 Discusión en el Parlamento Europeo. Gestiones con los miembros españoles del Parlamento.
  
- 6. Avance de resultado económico de ANAVE del ejercicio 2011. Propuesta de presupuesto y cuotas para 2012.**
  
- 7. Asuntos varios.**
  
- 8. Ruegos y preguntas.**

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

La última reunión del Comité Directivo se celebró el día 4 de noviembre, conjuntamente con la Comisión Permanente. El borrador de acta se circuló el día 5 de diciembre, junto con la convocatoria de esta reunión. No habiéndose recibido observaciones, se propondrá su aprobación.

## 2. Novedades habidas y gestiones realizadas.

### 2.1. Presentación del informe de ANAVE 2/2011 sobre novedades normativas en materia de seguridad y medio ambiente.

El 30 de noviembre, en la sede de ANAVE, se presentó el segundo Informe Técnico de 2011 sobre Seguridad y Medio Ambiente que elabora el Gabinete de Seguridad y Puertos de ANAVE y en el que se recopilan las novedades normativas en el ámbito marítimo nacional e internacional en dicho campo.

A esta reunión asistieron representantes de empresas navieras asociadas, Sociedades de Clasificación, del sector de la construcción naval y otros organismos sectoriales. También participó en el acto, como viene siendo habitual, varios funcionarios de la Subdirección General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima de la DGMM a la parte de la jornada dedicada al debate con la Administración sobre cuestiones del informe de interés para las empresas. En total, asistieron unas 30 personas.

En el posterior debate con la administración, se trataron especialmente los siguientes asuntos:

- **Inspección de buques por el Estado rector el puerto (Port State Control, PSC):** el Jefe de Inspección Operativa de la DGMM, D. Manuel Palao, informó sobre los resultados de las inspecciones a buques españoles en el periodo enero-noviembre 2011. El número de inspecciones ha disminuido un 3% por la aplicación del Nuevo Régimen de Inspección (NIR), que ha asignado a los buques españoles un perfil de riesgo estándar, lo que significa que se les va a inspeccionar una vez al año. Aunque en lo que va de año no se han producido detenciones, el porcentaje de inspecciones con deficiencias ha aumentado un 3% (alcanzando el 56% de las mismas). Se indicó que posiblemente la campaña de inspección concentrada de 2012 se va a centrar en la comprobación de los sistemas contra incendios.
- **Adaptación de buques de pasaje para personas con discapacidad:** se recordó la publicación en el BOE de la Orden que regula protocolos de actuación y de formación de las tripulaciones de los buques de pasaje y personal de las navieras en las terminales, que fija la fecha de 11 de febrero de 2012 para que el personal disponga de la certificación correspondiente. Se aclaró que, el diploma o certificado que entrega la entidad que imparte el curso, se debe homologar por la DGMM, a través de sus centros periféricos, previa presentación de dicho documento. Se ha ampliado la información sobre este asunto en el apartado 7.2 de estas notas.
- **Reconocimientos submarinos de la obra viva de los buques en sustitución de los reconocimientos en dique seco:** La Administración indicó que se están produciendo malentendidos en la presentación de las solicitudes para sustituir un tipo de inspección por otra, que originan retrasos en la resolución de los expedientes. Se nos aclaró que las solicitudes de los buques que vayan a realizar la inspección submarina en el extranjero se deben presentar en la DGMM, mientras que las que se vayan a realizar en España se deben presentar en la Capitanía Marítima donde se vaya a efectuar dicho reconoci-

miento, con una antelación de al menos 4 semanas. Para el caso de las NGV, las empresas deben elaborar un Plan de mantenimiento quinquenal y presentarlo en la Capitanía Marítima para que de su visto bueno. Posteriormente, se remitirá a la DGMM para su aprobación.

- **Mantenimiento de sistemas contra incendios:** la DGMM está elaborando una instrucción de servicio para aclarar aspectos de la inspección de los mismos, como la periodicidad de las pruebas a las mangueras flexibles de los sistemas fijos de CO<sub>2</sub>, el mantenimiento de los sistemas de polvo seco, la periodicidad de las pruebas hidráulicas de las botellas a presión, etc. Nos indicaron que, una vez lo tengan redactado, nos van a enviar este documento, que circularemos oportunamente a las empresas.
- **Mercancías sólidas a granel:** dado el elevado número de solicitudes que está recibiendo la DGMM en las que se reclama a estos buques que declaren el tipo de mercancías que transportan, la administración ha puesto en marcha una iniciativa para elaborar un Documento de cumplimiento en el que se identifique para cada buque concreto la relación de cargas que está autorizado a transportar. Aunque no es obligatorio disponer de dicho certificado a bordo, sí puede resultar de utilidad para cumplir el Código marítimo internacional de cargas sólidas a granel (IMSBC) que entró en vigor el pasado 1 de enero. Está previsto que la DGMM solicite a las empresas afectadas una relación lo más completa de tipos de cargas que sus buques pueden transportar para elaborar el citado documento.
- **Organizaciones de inspección y reconocimientos de buques:** la DGMM está trabajando en la elaboración de un protocolo de actuación sobre la delegación de competencias en las actividades de inspección que corresponden a la administración, para permitir que una organización reconocida pueda refrendar los certificados en nombre de la administración e incluso emitirlos a bordo de los buques que se encuentren en puertos extranjeros.
- **Servicio de recogida de residuos:** hemos informado a la DGMM sobre los problemas que sigue planteando la diversa aplicación por las capitanías del complejo art. 80 de la nueva Ley de Puertos sobre el servicio de recepción de desechos generados por los buques. Hemos instado nuevamente a que se apliquen con la mayor uniformidad posible por todas las capitanías los criterios que ANAVE y la DGMM consensuaron al respecto hace varios meses. Tras debatir este asunto con el Subdirector General Adjunto de Inspección, D. Diego García Giraldo, éste comentó que trasladaría nuestras preocupaciones al Subdirector General D. Francisco Ramos y nos solicitó que le enviáramos dicho documento para retomar este asunto.
- **Ganchos disparadores en botes salvavidas:** la OMI ha adoptado nuevas normas de seguridad más estrictas para los sistemas de suelta y recuperación de los botes salvavidas, que exigen la evaluación y posible sustitución de un gran número de ganchos disparadores en los botes salvavidas. Los ganchos de suelta que no cumplan estas normas se tendrán que reemplazar entre el 1 de julio de 2014 y 1 de julio de 2019. La DGMM dispone de una instrucción de servicio sobre esta materia, que nos va a remitir y que circularemos oportunamente. Nos sugirieron que, como en el plazo de 2 años es muy posible que haya que sustituir muchos sistemas por los equipos nuevos, la empresas estudien la posibilidad de instalar los nuevos equipos homologados en la primera varada en dique seco del buque, y evitar así tener que volver a sustituir estos equipos en el caso de que se instalasen unos que no cumplan las nuevas normas.

En la misma reunión, el Capitán de Fragata Pedro Méndez Céspedes, del Estado Mayor del ALMART, presentó una ponencia sobre el ejercicio “FLOTEX 2012”, que se va a centrar en el Código ISPS y para el que se ha solicitado la participación de las empresas, y también

explicó los procedimientos de control, comunicaciones y seguimiento que la Armada realiza desde el centro de operaciones de Cartagena de los buques mercantes españoles que transitan en las zonas de Somalia y golfo de Guinea.

## 2.2. Participación de ANAVE en asociaciones nacionales e internacionales.

El 15 de noviembre Dña. Elena Seco participó en una reunión del Comité de Política Marítima de ECSA (*Shipping Policy Committee*). Entre los principales asuntos tratados figuran:

- **Directrices sobre ayudas de Estado al Transporte Marítimo:** la Comisión continúa con su proceso de revisión y tiene previsto lanzar un proceso de consulta online con preguntas muy generales. Los plazos que se manejan en este momento apuntan a que no habrá ninguna propuesta concreta hasta junio / julio de 2012.
- **Piratería:** La UE ha nombrado un coordinador sobre piratería para la zona del cuerno de África, que tiene encomendado analizar la problemática de la zona en un contexto amplio, y proponer soluciones.
- **Trámites aduaneros y proyecto *Blue Belt*:** Aunque los resultados hasta el momento son mínimos, y parece que existe una falta de cooperación por parte de las aduanas en general, ECSA anima a las empresas a seguir participando. La administración de Holanda, con la cooperación del Reino Unido y Bélgica están analizando la legislación comunitaria con vistas a detectar los posibles problemas de implantar trámites aduaneros simplificados a la mercancía en SSS.
- **IVA:** El Parlamento Europeo ha propuesto incluir los servicios de transporte marítimo internacional de pasaje en el régimen del IVA.
- **Directiva de Azufre:** Finlandia informó que su gobierno tiene previsto solicitar una prórroga para la aplicación de esta Directiva en sus tráficos.

El día 1 de diciembre, se celebró en Bruselas una reunión del Comité Directivo (*Board of Directors*) de ECSA, que fue la primera presidida por D. Juan Riva y en la que también participó, en representación de ANAVE, D. Manuel Carlier.

Además de los puntos ya enumerados en el *Shipping Policy Committee*, comenzaron a analizarse los resultados de una encuesta que ha lanzado ECSA entre sus asociaciones miembro, con vistas a la próxima jubilación de su Secretario General, Mr. Alfons Guinier. En dicha encuesta se van a revisar las funciones de ECSA y se va a definir el perfil del nuevo secretario general. Esta iniciativa ha sido valorada muy favorablemente por los miembros.

A continuación de la reunión del *Board of Directors*, tuvo lugar una comida de trabajo con miembros del Parlamento Europeo, con los que se trató, principalmente, sobre la propuesta de modificación de la Directiva sobre contenido de azufre en los combustibles marinos.

## 2.3. Participación en otras jornadas y reuniones.

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

- El 15 de noviembre, Dña. Elena Seco participó en una reunión del *Shipping Policy Committee* de ECSA en Bruselas.

- El 21 de noviembre, D. Manuel Carlier y Dña. Pilar Tejo mantuvieron una reunión con representantes del grupo Rolls Royce que les informaron sobre las iniciativas de esta empresa en la propulsión marina con LNG como combustible.
- El 22 noviembre, D. Manuel Carlier presentó el seminario sobre “Legislación Medioambiental y Transporte Marítimo”, organizado en Madrid por RINA, con la colaboración de ANAVE. Asistieron igualmente Dña. Elena Seco, Dña. Araiz Basurko y Dña. Maruxa Heras.
- El 25 de noviembre, en la sede de la CEOE, D. Manuel Carlier participó en una reunión del grupo de trabajo del Consejo del Mar que está trabajando en la elaboración de informe de situación sobre los sectores empresariales del mar en España.
- El 28 de noviembre, en el ministerio de Industria, D. Manuel y Dña. Elena Seco se reunieron con representantes de AOP y de los ministerios de Medio Ambiente, Industria y Fomento, para tratar sobre la tramitación de la modificación de la Directiva sobre contenido de azufre en los combustibles marinos.
- Los días 2 y 9 de diciembre, Dña. Elena Seco y Dña. Esther Celdrán se reunieron con D. Jorge Zaragoza, Subdirector General Adjunto de Coordinación y Gestión Administrativa de la DGMM, y D. José Piñero, Subdirector General Adjunto de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima, para revisar las solicitudes recibidas de ayudas para el embarque de alumnos en buques mercantes de pabellón español.
- El 2 de diciembre, D. Manuel Carlier se reunió en la sede ANAVE con representantes de la empresa “CADMO Conocimiento”, que está realizando un estudio sobre formación en el sector marítimo para el Instituto Social de la Marina.
- El 7 de diciembre, D. Alfonso Aramburu, Director de Fletamentos de la Naviera Elcano, acompañado por Dña. Esther Celdrán, se reunieron con D. Luis Miguel Guérez, Subdirector General de Normativa Marítima y Cooperación Internacional para tratar sobre la documentación necesaria para justificar la existencia del seguro de responsabilidad civil de los propietarios de los buques.

#### Reuniones previstas en fechas próximas

- El 12 diciembre, D. Manuel Carlier representará a ANAVE en una reunión del Consejo de Transportes de la CEOE.
- El mismo día, Dña. Elena Seco participará en una reunión del Grupo de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible del Colegio Oficial de Ingenieros Navales de Madrid, del que es Vicepresidenta.
- El 13 de diciembre, Dña. Esther Celdrán participará en la reunión de la Comisión Ejecutiva Provincial del ISM.
- El 14 de diciembre, D. Manuel Carlier tiene previsto participar en una reunión del Patronato de la Fundación Ingeniero Jorge Juan.
- El 15 de diciembre, a las 10.30 h, D. Manuel Carlier participará en la primera reunión del “Grupo de Actividad del Sector Privado” que acaba de constituir la CEOE (ver apartado 7.1 de estas notas).

### **3. Denuncia por CC.OO. del acuerdo firmado con UGT y ANAVE en 2006 sobre el embarque de marinos no nacionales de la UE.**

El 23 de noviembre, se recibió en ANAVE un escrito de CC.OO., por el que nos informaban formalmente de que habían denunciado el acuerdo que firmaron en 2006 con UGT y ANAVE, elemento básico para posibilitar la contratación de extranjeros en los buques del Registro Especial de Canarias.

#### **3.1. Posibles consecuencias.**

Sobre la base de este acuerdo, las profesiones marítimas se vienen publicando trimestralmente en el **catálogo de ocupaciones de difícil cobertura**, lo que ha permitido, en los últimos años, contratar extranjeros a través del procedimiento establecido en las Instrucciones de servicio de julio de 2007.

Las empresas asociadas probablemente habrán visto que en los últimos meses ha habido frecuentes notas en diarios del ámbito marítimo, en las que inicialmente CGT, y últimamente también CC.OO. criticaban el hecho de que, con los elevados niveles de paro imperantes en el país, se mantuviesen las profesiones marítimas en el catálogo.

Si la denuncia por parte de CC.OO. tuviese como efecto la eliminación de las profesiones marítimas del citado catálogo, lo que supondría en la práctica volver a bloquear la posibilidad de contratación de marinos no comunitarios en buques de pabellón español.

#### **3.2. Gestiones realizadas.**

Una vez recibida la denuncia de CC.OO.:

- Hemos elaborado un informe en el que:
  - o Se razona que la posibilidad de contratación de marinos extranjeros es vital en muchos casos para mantener a los buques bajo pabellón español y que, por tanto, bloquear esta posibilidad aumentaría la transferencia de buques a otros registros europeos, con el resultado de pérdida neta de empleos para los marinos españoles.
  - o Argumentamos que, en la actual coyuntura política de traspaso de poderes al nuevo gobierno no se debería introducir este cambio en la política de inmigración sobre nuestro sector.
  
- En contacto con la CEOE:
  - o Estamos preparando la próxima reunión de la Comisión Tripartita de Inmigración, que define trimestralmente las ocupaciones a incluir en el catálogo, para defender la inclusión de las profesiones marítimas con vistas a su aplicación en el primer trimestre de 2012. Se nos ha adelantado informalmente que la DG de Inmigración tenía previsto convocar el Grupo de Trabajo sobre Marina Mercante de la Comisión Tripartita de Inmigración para el día 16 de diciembre, viernes, y que la reunión general de la Comisión Tripartita tendrá lugar el lunes 19 de diciembre. A la fecha de elaboración de estas notas (9 de diciembre), estas reuniones no se habían confirmado aún.
  - o Estamos valorando la conveniencia o no de adelantar a la Dirección General de Inmigración el informe a que se hace referencia en el punto anterior, o bien hacer entrega del mismo en la reunión del día 16.
  
- En contacto con la Directora General de la Marina Mercante y el Subdirector General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima, a quienes sí hemos enviado dicho informe, nos han confirmado que la posición de la DGMM sobre este asunto sigue siendo la misma y que apoyarán el mantenimiento de las ocupaciones marítimas en el próximo catálogo.

- En contacto con la tercera organización firmante del acuerdo (UGT), hemos confirmado su posición sobre este asunto, sobre la cual informaremos verbalmente en la reunión del Comité Directivo.

Se informará en la reunión sobre cualquier otra novedad al respecto y se pedirán directrices para seguir gestionando este asunto.

Independientemente de esta situación puntual, dentro de las prioridades de actuación para el nuevo gobierno, que se hicieron llegar a los principales partidos políticos antes de las elecciones, ya se incluyó la petición de revisión del marco jurídico actual, restituyendo la situación anterior a 2005 (no sujeción al Catálogo y asimilación del acto administrativo del enrole a la autorización para trabajar). Lógicamente, está previsto plantear esta petición al nuevo gobierno tan pronto se constituya.

#### **4. Embarque de alumnos.**

##### **4.1. Tramitación de las ayudas 2011 al embarque de alumnos en prácticas.**

El día 2 de diciembre (viernes) concluyó el plazo para la presentación en ANAVE de la documentación acreditativa necesaria para solicitar las ayudas por el embarque de alumnos en prácticas.

Al igual que el pasado año, el número de solicitudes recibidas y embarques acreditados por las empresas ha superado con creces los 100.000 euros de crédito presupuestario total disponible para la dotación de las ayudas, al haberse recibido finalmente un total de 97 solicitudes, por importe de 215.733 euros.

En consecuencia, siguiendo el criterio adoptado por el Comité Directivo en su reunión de 11 de marzo de 2010, el crédito presupuestario total se ha tenido prorrateado proporcionalmente al número de meses de embarque acreditados por cada empresa y dando preferencia absoluta a los embarques realizados en buques dados de alta en ANAVE. El reparto de estos 100.000 euros se realizó entre un total de 14 empresas asociadas que, en conjunto, han embarcado a 97 alumnos una media de 4,5 meses.

El día 1 de diciembre se mantuvo una primera reunión con los responsables de la DGMM en la que se analizó la documentación acreditativa presentada por las empresas, con el fin de proceder a la certificación de las solicitudes presentadas y a la aprobación de las ayudas.

Sobre la base de los criterios establecidos en esta reunión, con fecha 5 de diciembre, se informó a las empresas beneficiarias de los importes que le correspondían a cada una de ellas en el prorrateo y se les envió un borrador de carta de aceptación de la subvención correspondiente, dándoles de plazo para remitir el original firmado a ANAVE hasta el viernes 9 de diciembre a las 14 h.

Con la última documentación recibida, el mismo día 9 se ha mantenido una nueva reunión con la DGMM. Una vez revisada por la intervención esta documentación, está previsto que, antes de finalizar el mes de diciembre, la DGMM nos transfiera los 100.000 euros de ayudas al embarque de alumnos por empresas asociadas que figuraban en los presupuestos generales del Estado para 2011. Esta cantidad será íntegramente transferida a las empresas asociadas beneficiarias, tan pronto la recibamos.

Cabe recordar que en los presupuestos para 2012, que son los mismos que en 2011 prorrogados, figura la misma cantidad, por lo que, salvo que las restricciones presupuestarias eli-

minen la partida (lo que la DGMM no considera probable a estas alturas), se establecerá un procedimiento similar.

Tal y como nos han solicitado numerosas empresas, hemos vuelto a analizar con la DGMM la posibilidad de que los embarques de diciembre puedan beneficiarse de la ayuda con cargo al ejercicio presupuestario siguiente, lo que nos han confirmado que no es compatible con las normas de asignación presupuestaria. También hemos mencionado la posibilidad, que ya consultamos en su momento, de poder ampliar las ayudas al embarque de alumnos de formación náutico-pesquera, pero se nos ha confirmado que la DGMM sigue no considerando favorablemente esta posibilidad.

Lo que sí ha permitido la DGMM, ya desde este año, es que tanto los alumnos que no habían desembarcado a 30 de noviembre pero que cumplían el requisito de los 90 días de embarque, como aquellos que habiendo embarcado en diciembre del año anterior, hubiesen permanecido 90 días a bordo en 2011, pudieran beneficiarse de la ayuda.

#### **4.2. Modalidades de embarque de alumnos y cotización a la Seguridad Social.**

En el BOE del 27 de octubre se publicó el RD 1493/2011, por el que se regulan los términos y las condiciones de inclusión en el Régimen General de la Seguridad Social de las personas que participen en programas de formación.

El mismo, que está previsto principalmente para quienes trabajen como becarios en centros oficiales, establece que, con efectos desde el 1 de noviembre de 2011, *“quedan asimilados a trabajadores por cuenta ajena, a efectos de su inclusión en el Régimen General de la Seguridad Social, quienes participen en programas de formación financiados por entidades u organismos públicos o privados que, vinculados a estudios universitarios o de formación profesional, no tengan carácter exclusivamente lectivo sino que incluyan la realización de prácticas formativas en empresas, instituciones o entidades y conlleven una contraprestación económica para los becarios, cualquiera que sea el concepto o la forma en que se perciba, siempre que la realización de dichos programas no dé lugar a una relación laboral que determine su alta en el respectivo régimen de la Seguridad Social”*.

Una empresa naviera nos ha llamado la atención sobre este RD, al considerar que sería interesante que los alumnos en prácticas a bordo de buques mercantes españoles pudieran acogerse a este régimen y así contar como parte de la dotación del buque, sin necesidad de que exista una relación laboral entre empresa y alumno. Es por ello que tenemos previsto solicitar a la Administración la inclusión en este régimen de los alumnos en prácticas a bordo de buques mercantes españoles.

Se solicitará al Comité Directivo su aprobación al mismo tiempo que su opinión sobre la conveniencia de remitir nuestra propuesta en estos momentos o esperar a mediados / finales de enero, fecha en la que se espera que el nuevo gobierno (y las Direcciones Generales de los principales organismos marítimos) estén ya nombrados.

#### **5. Propuesta de la Comisión Europea para revisar la Directiva sobre contenido de los combustibles marinos.**

Continúa la tramitación, por el procedimiento de Codecisión, entre el Consejo de Ministros de Medio Ambiente y el Parlamento Europeo, de esta propuesta de Directiva, que tanta trascendencia podría tener sobre el futuro del sector marítimo, especialmente en la UE.



### **5.1. Discusión en el Consejo de Ministros UE. Coordinación con los ministerios de Medio Ambiente, Fomento e Industria.**

Según ya se informó en anteriores reuniones del Comité Directivo, los tres ministerios implicados en esta tramitación vienen manteniendo una excelente coordinación entre sí y con las organizaciones empresariales más afectadas: AOP (empresas refineras) y ANAVE. Hasta ahora, la Administración ha asumido y hecho suyas las peticiones de las empresas, que viene defendiendo en el Consejo. Por email se vienen intercambiando todos los documentos relevantes e informes sobre las reuniones que vienen celebrando los grupos de trabajo del Consejo de Ministros de Medio Ambiente.

Asimismo, el pasado día 28 de noviembre, se celebró una reunión de los citados ministerios y organizaciones empresariales, en la que se puso en común la última información disponible. Las impresiones de la última reunión del Consejo no eran positivas: algunos países (como Alemania) manifestaban abiertamente posiciones muy maximalistas (asimilar a ECAs a todos los mares circundantes de la UE), mientras que España sólo encontraba algo de apoyo en el Reino Unido y Malta.

Se informó de que los ministros de Medio Ambiente mantendrían una reunión el 15 de diciembre, en la que se produciría “un debate de orientación política” sobre este asunto. La Administración pidió a ANAVE y AOP un documento de carácter político (breve y con argumentos de principio), que pudiera servir de base para una posible intervención de la ministra española.

Tras consensuarlo con AOP, ANAVE envió dicho documento a los tres ministerios citados el día 2 de diciembre. Para conocimiento de los miembros del Comité Directivo, se adjunta dicho documento como **Anexo** a estas notas. Posteriormente hemos podido confirmar que el mismo ha sido recibido favorablemente por la Administración.

A posteriori de esa reunión, ANAVE tuvo conocimiento de que el ministro francés de transportes había hecho pública la oposición de su país a los aspectos de la propuesta de Directiva que van más allá del Anexo VI de MARPOL (posición coincidente con la de España). Esta información se trasladó a la Administración.

El día 5 de diciembre se ha celebrado una nueva reunión de los grupos de trabajo del Consejo, la última previa a la citada reunión política de ministros. Tras la misma, hemos sido informados de que el tono ha variado notablemente y, en efecto, varios países, en especial Francia, han pasado a apoyar activamente la posición española. Esto confirmaría las probabilidades de que se pueda producir un pronunciamiento abierto de la ministra española a favor de la citada posición.

Se informará al Comité Directivo de las últimas novedades.

### **5.2. Discusión en el Parlamento Europeo. Gestiones con los miembros españoles del Parlamento.**

En paralelo con los debates en el Consejo, la propuesta de modificación se viene también discutiendo en los Comités de Transportes y de Medio Ambiente del Parlamento Europeo.

Como es habitual, cada uno de estos Comités ha designado un ponente, que ha preparado un borrador de informe y de enmiendas a la propuesta de la Comisión. Especialmente en el Comité de Medio Ambiente, el texto de la ponente (finlandesa, del partido Verde) es mucho más duro aún que el de la Comisión.

En ECSA se han consensuado propuestas de “contraenmiendas”, que desde ANAVE hemos hecho llegar por escrito a los miembros españoles del Parlamento Europeo. Por teléfono se han reforzado estas gestiones con los miembros españoles de los dos Comités citados. El ya citado almuerzo de trabajo de ECSA con los parlamentarios resultó también útil a este fin.

El plazo de presentación de enmiendas en el Parlamento termina el 13 de diciembre, por lo que en la reunión del Comité Directivo probablemente podamos informar de si se han presentado formalmente enmiendas en línea con la posición de ANAVE-ECSA.

## **6. Avance de resultado económico de ANAVE del ejercicio 2011. Propuesta de presupuesto y cuotas para 2012.**

Como es habitual, se ha preparado un avance del resultado económico del presente ejercicio 2011 y una propuesta de presupuesto y cuotas para 2012 que, al cierre de estas notas, estamos consultando con el Tesorero y el Presidente de ANAVE.

Con antelación a la reunión, se circularán a los miembros del Comité Directivo los datos correspondientes y se propondrá su aprobación, sujeta a la ratificación preceptiva por la Asamblea.

## **7. Asuntos varios.**

### **7.1 Constitución del “Grupo de Actividad del Sector Privado de la CEOE”.**

ANAVE ha sido invitada a participar en el Grupo de trabajo del epígrafe, que se va a constituir en la CEOE el próximo día 15 de diciembre, a las 10.00 h.

En la convocatoria telefónica se nos ha indicado que se pretende crear un grupo de trabajo que elabore mensualmente un informe con “indicadores adelantados” de la evolución previsible de la economía española e internacional y que se ha considerado muy conveniente contar en el mismo con la participación del sector naviero.

En la primera reunión está previsto discutir sobre naturaleza del grupo y sus objetivos, método de trabajo y calendario de reuniones.

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

### **7.2 Piratería en el golfo de Guinea. Solicitud de información de la Armada.**

El 3 de noviembre, el Jefe del Estado Mayor de la Fuerza de Acción Marítima de Cartagena nos remitió un fax interesándose por los actos de piratería contra buques mercantes que se están produciendo en el Golfo de Guinea. En el mismo, nos informó de que el patrullero “Cazadora” se encuentra actualmente desplegado en esa zona colaborando con unidades francesas y solicitó información (que tendría en todo caso un tratamiento confidencial) sobre los buques de navieras españolas, tanto de pabellón español como extranjero, que operan entre la zona este del meridiano 010ºW y la zona norte del paralelo 0º y las fechas aproximadas previstas de tránsito por la zona para poder prestarles apoyo en caso de una tentativa de ataque pirata.

Hemos recibido contestación de 5 empresas, que hemos trasladado a los responsables de la Armada. Desde entonces, se ha mantenido un canal de comunicaciones fluido entre el Cuartel General de la Fuerza de Acción Marítima y el personal de enlace en las compañías,

a las que se les ha facilitado información puntual sobre la situación general en el Golfo de Guinea (Benín, Nigeria, Costa de Marfil y República de Congo).

### **7.3. Atención a discapacitados. Protocolos de actuación y de formación de las tripulaciones de los buques de pasaje.**

El 11 de noviembre, se publicó en el BOE la Orden PRE/3028/2011, por la que se establecen los protocolos de actuación y de formación de las tripulaciones de los buques de pasaje y personal de las navieras que prestan servicio en terminales portuarias para atender a las personas con discapacidad, que entrará en vigor a los 3 meses de su publicación.

Esta Orden se aplica a las empresas navieras españolas titulares de buques que operen en líneas regulares de pasaje y desarrolla el RD 1544/2007, que regula las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad. Sus aspectos principales son:

- **Protocolos de actuación y formación:** las empresas deberán establecer un protocolo de actuación para cada buque de pasaje (o pasaje y carga rodada) que asegure la accesibilidad, asistencia digna y auxilio al pasaje con discapacidad durante el embarque, desembarque, travesía y en situaciones de emergencia. Los tripulantes que realicen tareas de atención a las personas discapacitadas deberán realizar un curso de formación y obtener el certificado de formación correspondiente. El protocolo de actuación de cada buque se deberá someter a la aprobación de la DGMM.
- **Número mínimo de tripulantes con formación:** 3 personas en buques convencionales, 2 o 3 personas en NGV según la navegación sea inferior o superior a 5 horas. Además, se va a exigir la formación y certificación al sobrecargo o al mayordomo o, alternativamente, a un oficial del buque.
- **Personal de empresas navieras en oficinas portuarias:** al menos 1 persona deberá recibir formación para poder informar y prestar asistencia a los pasajeros con discapacidad durante su embarque y desembarque, debiéndose coordinar con la persona designada por el capitán del buque.
- **Requisitos para impartir los cursos:** se deberán impartir por personas que trabajen en materia de discapacidad o por entidades de reconocida solvencia en el ámbito de la promoción de derechos y atención a las personas con discapacidad. Se podrán impartir en tierra o a bordo, durante la fase de atraque o en las travesías, correspondiendo a un oficial designado por el capitán el asesoramiento técnico sobre los aspectos técnicos y disposición del buque.
- **Duración de los cursos:** 4 horas para la primera parte (conceptos básicos) y 9 horas para la segunda parte (atención particularizada a personas con discapacidad). Al menos un 53% de las mismas deberán ser presenciales, pudiendo ser impartido el resto del curso a distancia.
- **Certificado:** El certificado que se extienda a los participantes por la entidad que imparte el curso deberá ser homologado por la DGMM, a través de sus centros periféricos.

No obstante lo anterior, a primeros de diciembre, la DGMM nos informó de que, por el momento y hasta nuevo aviso, las empresas debían **suspender la formación de las tripulaciones y de su personal en tierra** para la atención de las personas con discapacidad. Según se nos indicó, el Ministerio de Sanidad y Política Social está ultimando un borrador sobre las condiciones generales exigibles al personal que imparte dichos cursos. Por tanto,

hasta que no se resuelva si se va a modificar o no este aspecto de la Orden PRE/3028/2011, las empresas deben mantener en suspenso la formación del personal.

Dado que el plazo para formar a las tripulaciones finaliza en febrero de 2012, hemos preguntado a la DGMM sobre este asunto y nos han indicado que, a más tardar, en las próximas 2 semanas nos darán instrucciones sobre el modo de actuación.

Para más información sobre este asunto, les remitimos a nuestras circulares de fecha 11 de noviembre y 7 de diciembre de 2011 y ref: SMA 47-50/11/AB.

Se informará al Comité Directivo sobre cualquier novedad que se produzca en relación con este asunto.

#### **7.4. Libro de registro sobre formación a bordo de subalternos de cubierta.**

La Federación Naviera Internacional (ISF) nos ha remitido un ejemplar de la 2ª edición actualizada de su “Libro de registro sobre formación a bordo de marineros que forman parte de la guardia de navegación y subalternos cualificados como marineros de cubierta”, que incluye las nuevas normas de competencia de las modificaciones al Convenio STCW adoptadas en la Conferencia de Manila de 2010 y que entrarán en vigor el **1 de enero de 2012**.

El STCW 2010 exige que se estructuren y recopilen las prácticas a realizar por el personal subalterno en un **Libro de Registro de Formación aprobado por la Administración Marítima**, que es la responsable de expedir los certificados de competencia. Está previsto que, como parte los requisitos mínimos de la dotación mínima de seguridad, la mayoría de los Estados de Bandera exijan a los subalternos que estén certificados como “marineros de primera de puente”.

ISF ha actualizado y ampliado esta publicación para ayudar a los armadores a asegurar que cumplen el STCW 2010. El libro de registro revisado de ISF está redactado en **inglés** y recoge las normas de competencia del STCW 2010 para dos tipos de formación diferentes:

- Marineros que forman parte de la guardia de navegación, y
- La nueva figura a bordo de “Marinero de Primera de Puente, MPP (Able Seafarer Deck).

El libro lo puede utilizar cualquier marinero que siga un programa de formación en prácticas a bordo, tanto para conseguir la certificación de marinero habilitado a formar parte de la guardia de navegación como para MPP.

ICS ha sugerido a las asociaciones de navieros nacionales que, para armonizar a nivel global las normas de competencia, envíen a sus administraciones marítimas el libro de registro para su homologación. En la circular SMA 49/11/AB, de 7 de diciembre, hemos enviado a las empresas el modelo de libro de ISF y hemos pedido que nos indiquen si les parece conveniente o no que presentemos el libro de registro para su homologación a la DGMM.

Se solicitará al Comité Directivo que tome una decisión sobre este asunto.

#### **8. Ruegos y preguntas.**

## ANEXO

### NOTAS DE ANAVE-AOP PARA UNA POSIBLE TOMAA DE POSICIÓN POLÍTICA DE ESPAÑA SOBRE LA PROPUESTA DE LA COMISIÓN PARA MODIFICAR LA DIRECTIVA 1999/32 SOBRE CONTENIDO DE AZUFRE EN LOS COMBUSTIBLES MARINOS (2 diciembre 2011)

1. España ha venido defendiendo en el Consejo de Ministros de Medio Ambiente, como objetivo prioritario de su política medioambiental la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> y otros gases de efecto invernadero.

Este mismo objetivo es identificado por la Comisión, en el Libro Blanco 2011, como prioridad máxima de la política europea de transportes. Como uno de los instrumentos clave para esta política, España respalda la necesidad de promover el desarrollo de los medios de transporte más sostenibles. En este sentido, gracias a las medidas adoptadas por la Organización Marítima Internacional (OMI) en julio de este mismo año, el sector marítimo ha sido reconocido por la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático como el primer sector industrial completamente regulado por normas obligatorias en el ámbito internacional.

2. Estamos ahora ante una propuesta de Directiva, también sobre emisiones, pero encaminada a regular la calidad del aire. Se trata de un asunto también de la máxima importancia, que afecta además a la salud pública y en el que España se encuentra igualmente comprometida.

No obstante, España es de la opinión de que los problemas medioambientales no pueden resolverse de forma independiente sino que es imprescindible tener en cuenta las relaciones, a veces complejas, existentes entre los mismos.

3. Como principio básico, España apoya [*la opinión manifestada por Francia y otros países de*] que la directiva revisada debería ajustarse a la regulación internacional en esta materia (Anexo VI del Convenio MARPOL de la OMI, revisado en 2008).

Esto no se debe entender en modo alguno como una cesión de soberanía de la Unión Europea a la OMI. Por el contrario, en un sector tan internacional como es el transporte marítimo, es más eficaz disponer de una normativa internacional uniforme, especialmente en el terreno medioambiental. Buena prueba de ello, es la reciente regulación de la OMI sobre CO<sub>2</sub> a la que acabo de hacer referencia.

4. Como excepción a lo anterior, consideramos aceptable que se mantengan los dos elementos ya vigentes actualmente en la Directiva que van más allá de MARPOL, pero no se debería incluir ninguna nueva medida adicional, al menos en tanto en cuanto pueda tener un impacto negativo sobre la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>, objetivo que, como se ha dicho, consideramos igualmente prioritario.
5. En particular, la propuesta de la Comisión de exigir combustible como máximo de 0,1% de azufre a los buques de pasaje en toda la UE, nos parece injustificada medioambientalmente y conduciría, según muestran muchos estudios, a un transvase modal y al aumento de las emisiones CO<sub>2</sub> y otros costes externos en el transporte intraeuropeo de pasajeros y mercancías.
6. Hay que resaltar que esta posición de España se basa en criterios exclusivamente medioambientales. Lo que pedimos es que la propuesta de revisión de la Directiva no se considere aislada sino en contexto con otros objetivos medioambientales igualmente prioritarios.