



REUNIÓN DEL COMITÉ DIRECTIVO DE ANAVE

Jueves, 19 de abril de 2012, a las 12:00 h

Sede de ANAVE
Dr. Fleming, 11, 1 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. Respuestas a consultas de la Comisión Europea sobre tráficos de Cabotaje, Regulación de las emisiones de gases de efecto invernadero y las Directrices sobre Ayudas de Estado al Transporte Marítimo.
 - 2.2. Revisión de la Directiva sobre contenido de azufre en los combustibles marinos.
 - 2.3. Participación en asociaciones nacionales: CEOE y SPC-Spain.
 - 2.4. Participación en otras jornadas y reuniones.
3. Asuntos laborales:
 - 3.1. Mantenimiento de las profesiones marítimas en el Catálogo de Ocupaciones de Dificil Cobertura para el segundo trimestre de 2012. Perspectivas a medio plazo.
 - 3.2. Previsible entrada en vigor en 2013 del Convenio de la OIT sobre el trabajo marítimo de 2006.
 - 3.3. Posible retirada por la UE del reconocimiento de los títulos profesionales marítimos expedidos por Filipinas.
4. Grupo de Trabajo de ANAVE sobre eficiencia energética.
5. Ley de Puertos. Publicación en el BOE de la corrección de errores.
6. Asuntos varios.
7. Ruegos y preguntas.

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

El borrador de acta se circuló el día 10 de abril, junto con la convocatoria de esta reunión. No habiéndose recibido observaciones, se propondrá su aprobación.

2. Novedades habidas y gestiones realizadas.

2.1. Respuestas a consultas de la Comisión Europea sobre tráficos de Cabotaje, sobre Regulación de las emisiones de gases de efecto invernadero y sobre la prolongación de las Directrices sobre Ayudas de Estado al Transporte Marítimo.

2.1.1 Tráficos de Cabotaje.

El reglamento 3577/92, por el que se abrieron los tráficos de cabotaje nacional de los Estados miembros de la UE a los buques abanderados en otros países de la UE, establece en su artículo 10 la obligación de la Comisión de presentar al Consejo, cada dos años, un informe sobre la aplicación del presente Reglamento, así como, en su caso, las propuestas normativas que de dicho informe se deduzcan.

El último de estos informes del que tenemos noticia se presentó en 2002. Aunque en 2009 la Comisión estuvo trabajando en un borrador de informe que había contratado a una consultora, las graves inexactitudes del mismo, por ejemplo en relación a los datos aportados por España (lo que en su momento ANAVE indicó a la DGMM), motivó que dicho informe finalmente no viera la luz.

En este caso, la Comisión ha optado por remitir, directamente a los gobiernos de los Estados Miembros, un cuestionario recabando datos e información para el periodo 2001-2010. **A petición de la DGMM**, ANAVE ha elaborado un borrador de respuesta con datos de evolución de la flota abanderada en España y en otros países europeos, empleo, waivers concedidos, valoraciones, etc. Dicho informe se remitió a la DGMM con fecha de 29 marzo.

2.1.2 Posible regulación europea de las emisiones de gases de efecto invernadero (CO₂) procedentes de los buques

El pasado mes de enero, la Comisión lanzó una consulta pública a través de internet sobre posibles medidas **comunitarias** para la reducción de las emisiones de CO₂ del transporte marítimo.

Se trata de un largo y detallado cuestionario en el que se pregunta sobre: conveniencia o no de incluir las emisiones de transporte marítimo en los objetivos de reducción de la UE; sectores que deban ser excluidos; rutas; formas de regulación (comercio de emisiones, impuesto, fondo...), etc.

ANAVE, en contacto con ECSA, ha contestado a este cuestionario dejando claro que por el carácter global tanto del transporte marítimo como de la problemática del cambio climático, las emisiones del sector deberían regularse en el ámbito internacional (OMI) y que la vía preferida para ello por las grandes asociaciones internacionales es la de un recargo sobre el combustible unido a un fondo internacional, y no un sistema de comercio de emisiones.

Asimismo, hemos participado muy activamente en la respuesta al mismo cuestionario por parte de la CEOE, que en un primer borrador incluía una posición contraria a la que desde ANAVE hemos venido manteniendo, por ejemplo, abogando por un sistema de comercio de emisiones que excluyera a los buques deportivos (megayates). Finalmente, el cuestionario remitido por la CEOE está en línea con el de ANAVE, habiéndose dejado sin contestar

aquellas preguntas para las que no se alcanzó un consenso entre las organizaciones miembros de la CEOE.

2.1.3 Consulta sobre la prolongación de las Directrices sobre Ayudas de Estado al Transporte Marítimo

Como ya se informó al Comité Directivo, la Comisión ha abierto también una consulta pública sobre la posible prolongación de la vigencia de las Directrices sobre Ayudas de Estado al Transporte Marítimo, cuyo plazo de respuesta termina el 31 de mayo. Este asunto tiene máxima transcendencia, ya que estas Directrices son la base legal de las ventajas fiscales del Registro de Canarias, del *Tonnage Tax*, etc.

Continuamos preparando la respuesta de ANAVE a esta consulta y en contacto con la DGMM para facilitarles datos para la respuesta de la Administración española.

2.2. Revisión de la Directiva sobre contenido de azufre en los combustibles marinos.

Como ya les informamos en el anterior reunión del Comité Directivo, el resultado de la votación del Comité ENVI del Parlamento Europeo sobre las enmiendas planteadas en el Proyecto de informe de la ponente Satu Hassi sobre la Propuesta de Directiva por la que se modifica la Directiva 1999/32/CE en lo relativo al contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo, fue bastante negativo, ya que algunas de las enmiendas aprobadas van más allá del Anexo VI de MARPOL.

Por el contrario, en el texto acordado en el Consejo el asunto evoluciona favorablemente, y en COREPER se acordó una posición común de alineamiento pleno con las normas de la OMI, si bien se mantienen las diferencias ya existentes (para buques en puerto fundamentalmente) y supone, por tanto, una solución de compromiso desde nuestro punto de vista sumamente positiva.

Por otra parte, las mayorías obtenidas en el ENVI eran muy frágiles, por lo que con ocasión de los triálogos (entre Parlamento, Consejo y Comisión) que comenzaron tras la votación, trasladamos a los europarlamentarios españoles del Comité ENVI el apoyo firme tanto de ANAVE como de ECSA, al texto acordado en el COREPER.

En las últimas semanas hemos recibido respuesta de los diferentes grupos parlamentarios del Comité ENVI, y todas van en la línea de apoyar el texto acordado en el COREPER, y mantener una postura de alineamiento y compromiso con la OMI. A pesar de que la propugnada por ECSA quedó en franca minoría en la votación en el ENVI, parece haber mejores perspectivas para la votación en el Pleno, que tendrá lugar a comienzos de Julio.

Esta fecha da plazo suficiente para la negociación en el ámbito de los triálogos, cuyo resultado en principio es incierto, ya que tanto la presidencia de turno (danesa) del Consejo como el Parlamento parecen muy interesados por conseguir un acuerdo en primera lectura.

2.3. Participación en asociaciones nacionales e internacionales: CEOE y SPC-Spain.

CEOE

- El 20 de marzo, Dña. Elena Seco representó a ANAVE en una reunión del Grupo de Trabajo sobre Prospectiva de la Actividad del Sector Privado, de la CEOE. El 19 de abril está prevista una nueva reunión de este grupo.

SPC-Spain

- El 23 de marzo, D. Manuel Carlier y Dña. Pilar Tejo se reunieron con el Secretario General del Colegio Oficial de Prácticos, D. Antonio Molinero, para tratar sobre las exenciones de practicaje para buques de TMCD.
- El 10 de abril, D. Manuel, como presidente, D. José María Quijano (CETM), vicepresidente y Dña. Pilar Tejo, Directora Técnica de SPC-Spain mantuvieron una reunión con el Director General de la Marina Mercante, D. Rafael Rodríguez Valero, a quien presentaron la asociación y propuestas para mejorar el impulso al TMCD en España.
- El día 11 de abril, se reunió la Comisión Ejecutiva de SPC-Spain, integrada por D. Manuel, como presidente, D. Antonio Góngora (Puertos del Estado) y D. José María Quijano (CETM), vicepresidentes y Dña. Pilar Tejo, Directora Técnica.

ECSA

- El 29 de marzo, D. Juan Riva presidió en Bruselas una reunión del *Board of Directors* de ECSA. La víspera se celebró una cena de trabajo de ECSA con los responsables de transporte y medio ambiente de las representaciones permanentes en Bruselas de los distintos Estados miembros. En la tarde del día 19, D. Juan Riva representó a ECSA en una jornada sobre piratería organizada por la Comisión Europea y la presidencia de turno del Consejo (Dinamarca).

2.4. Participación en otras jornadas y reuniones.

Desde la anterior reunión del Comité Directivo, y además de las que se citan en otros puntos de estas notas, ANAVE ha participado en diversas reuniones, entre las que cabe resaltar las siguientes:

- El 21 de marzo, D. Manuel Carlier recibió en ANAVE a representantes de la publicación marítima mensual Info-Marine, quienes propusieron a ANAVE colaborar con la misma en la promoción de los Premios anuales que este año lanza por primera vez.
- El 23 de marzo, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco se reunieron con D. Carlos Rodríguez Santos y D. Roy Garibaldi, Asesor Comercial y de Marketing y Director Comercial, respectivamente, del Registro Internacional de Madeira.
- El 27 de marzo, Dña. Esther Celdrán participó en una reunión del Consejo General del Instituto Social de la Marina.
- El 12 de abril, se celebró en la sede de ANAVE una reunión del Grupo de Trabajo sobre Eficiencia Energética, en la que participaron D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco, para tratar sobre el borrador de índice del Plan de Gestión de este asunto.

Reuniones previstas a corto plazo:

- El 16 abril, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco se reunirán con D. Carlos Salinas, embajador de Filipinas en España, para tratar sobre el reconocimiento por la UE de títulos profesionales marítimos expedidos por Filipinas.
- El 18 de abril, Dña. Elena Seco participará en una reunión del Comité Técnico español de Bureau Veritas.

- Los días 18 y 19 de abril, Dña. Araiz Basurko asistirá a un seminario sobre “*Control de embarque de vehículos y personas*”, organizado por el Servicio de Costas y Fronteras de la Guardia Civil.
- El 24 de abril, D. Manuel Carlier, Dña. Elena Seco y Dña. Esther Celdrán tienen previsto asistir a un desayuno de trabajo del Cluster Marítimo Español con el presidente de Puertos del Estado, D. José Llorca Ortega.
- El mismo día, Dña. Araiz Basurko participará en una reunión del Grupo de Seguimiento de Normativa Internacional de la OMI “PAT 14” del Colegio de Ingenieros Navales y Oceánicos.

3. Asuntos laborales.

3.1. Mantenimiento de las profesiones marítimas en el Catálogo de Ocupaciones de Dificil Cobertura para el segundo trimestre de 2012. Perspectivas a medio plazo

En la reunión del Comité Directivo del pasado 16 de febrero, les informamos de que, pese a la denuncia por CCOO del Acuerdo de 2006 sobre condiciones de enrole de marinos extranjeros no comunitarios en buques del Registro Especial de Canarias (REC), la Administración había decidido mantener las ocupaciones marítimas en el Catálogo de Ocupaciones de Dificil Cobertura (CODC) para el primer trimestre de 2012 y también de que ANAVE y UGT-MAR firmaron un nuevo Acuerdo de carácter bilateral el 23 de enero de 2012, del que se dio traslado a todas las autoridades relevantes (Secretaría General de Inmigración y Emigración, Dirección General del Servicio Público de Empleo Estatal, DGMM e ISM).

El pasado 30 de marzo, tuvo lugar una nueva reunión de la Comisión Laboral Tripartita de Inmigración, tras la cual se nos informó de que el nuevo Acuerdo ANAVE-UGT había sido aceptado por la Administración, y que por tanto, y a pesar de la oposición de CCOO, las profesiones marítimas se han mantenido en el CODC en el segundo trimestre de 2012. De ello se informó a las empresas mediante la Circular Rel. Ind. 7/2012/EC.

Parece posible, dado el apoyo de la Administración y el Acuerdo con UGT-Mar, que sea posible mantener las profesiones marítimas en el CODC en los próximos trimestres, a pesar de que CCOO mantiene una firme oposición. No obstante, entendemos que sería deseable encontrar una solución permanente a los problemas para el enrole de extranjeros y dotar al procedimiento de total seguridad jurídica, además de una regulación específica y más flexible. Por ello, hemos elaborado un informe donde se recogen los obstáculos legales existentes actualmente, y unas posibles propuestas de solución (reforma de la actual Ley de extranjería 2/2009, o su Reglamento de desarrollo, RD 557/2011), para enviarlo a la Secretaría General de Inmigración y Emigración.

Se consultará al Comité Directivo sobre la mejor forma de dar curso a esta iniciativa.

3.2. Previsible entrada en vigor en 2013 del Convenio de la OIT sobre el trabajo marítimo (CTM-2006).

El pasado 14 de marzo se registró la 25ª ratificación del el CTM 2006, del que como saben, España es parte desde el 4 de febrero de 2012 y cuyo texto establece que entrará en vigor “*12 meses después de la fecha en que se hayan registrado las ratificaciones de al menos 30 Estados Miembros que en conjunto posean como mínimo el 33 por ciento del arqueo bruto de la flota mercante mundial*”, requisito este último ya cumplido.

Dado que ya sólo se requiere la ratificación por parte de 5 Estados más, se podrían cumplir dichas condiciones en este mismo año, con lo que **la entrada en vigor del Convenio po-**

dría producirse previsiblemente en el segundo semestre de 2013. Por ello, en cumplimiento de lo establecido en el propio CTM y para adaptar la normativa europea al mismo, la Comisión Europea ha presentado dos propuestas legislativas referidas a la:

- Propuesta de modificación de la Directiva 16/2009 sobre control de los buques por el Estado rector del puerto (PSC), para, entre otras cosas:
 - Incluir el Certificado de Trabajo Marítimo y la Declaración de Conformidad Laboral Marítima previstas en el CTM entre los documentos a revisar en las inspecciones de PSC.
 - Ampliar el ámbito de las inspecciones, por ejemplo, para comprobar que efectivamente existe un contrato de trabajo firmado por tripulantes y armadores, y que éste incorporan las cláusulas exigidas en el CTM.
 - Ampliar el ámbito de las inspecciones, en caso de denuncia por un presunto incumplimiento, y establecer un procedimiento para gestionar estas denuncias.
- Propuesta de nueva Directiva sobre obligaciones del Estado de abanderamiento para hacer cumplir la Directiva 13/2009 (por la que se aplica el Acuerdo suscrito entre ECSA y la federación sindical ETF sobre el CTM-2006), y se modifica la Directiva 1999/63/CE (sobre otro acuerdo, suscrito igualmente por ECSA y ETF, sobre ordenación del tiempo de trabajo de la gente de mar).

De este asunto se les informó mediante las Circulares: Rel. Ind. 6/2012/EC y UE 2/2012/EC. Ambos textos deberán seguir el procedimiento legislativo correspondiente ante el Consejo y el Parlamento Europeo.

Dada la probable proximidad de la fecha de entrada en vigor del CTM-2006, se propondrá al Comité Directivo dar máxima prioridad a este asunto dentro del Plan de Formación de ANA-VE para 2013.

3.3. Posible retirada por la UE del reconocimiento de los títulos profesionales marítimos expedidos por Filipinas.

Como les hemos informado con anterioridad, la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA) viene realizando inspecciones en Filipinas desde el año 2006, para evaluar el grado de cumplimiento del Convenio STCW por parte de los centros de formación de marinos de Filipinas.

Hace pocos días, la DGMM nos enviado un borrador de informe de EMSA sobre su última visita a Filipinas. Las conclusiones de esta misión técnica no son positivas, pues tras la inspección, consideran que la mayoría de los centros siguen sin cumplir las normas mínimas requeridas.

EMSA va a elaborar un informe para la DG MOVE de la Comisión Europea, proponiendo la retirada del reconocimiento por la UE de los títulos filipinos. La decisión al respecto la tendría que tomar los Estados miembros en el comité COSS, posiblemente en el mes de junio.

Según nos ha confirmado uno de los miembros de la misión de EMSA, en el caso de que la UE decidiese retirar el reconocimiento de los títulos de marinos expedidos por Filipinas, según la Directiva 2008/106/CE, afectaría a los títulos de capitán, jefe de máquinas y oficiales de puente y de máquinas, pero **no a los subalternos.**

En efecto, de acuerdo al Convenio STCW y a la Directiva citada, los certificados o títulos de subalternos (de puente y máquinas) no precisan ser reconocidos y por tanto la administración del país de la bandera del buque a bordo del cual navegan no necesita emitir ningún refrendo de reconocimiento, por tanto, como decimos, la retirada sólo afectaría a oficiales y no a subalternos.

El día 16 de marzo está previsto mantener una reunión con el Embajador de Filipinas en España, D. Carlos Salinas, para tratar el asunto. Se informará de lo tratado en la reunión del Comité Directivo.

4. Grupo de Trabajo de ANAVE sobre eficiencia energética.

El jueves 12 de abril se celebró en ANAVE la segunda reunión de este grupo de trabajo en la que se analizó un borrador de índice de Plan de Gestión de la Eficiencia Energética que previamente había sido circulado por ANAVE (ver circular ref. SMA 15/2012/ES de 21 de marzo).

En esta reunión se analizó un borrador de carta a remitir a la DGMM pidiendo confirmación sobre la **fecha concreta en la que será obligatorio disponer a bordo del Plan y del Certificado** que lo acredite y sobre los requisitos de certificación.

En relación con la fecha, hemos detectado que la traducción oficial de la OMI del nuevo Capítulo IV del Anexo VI de MARPOL no resulta nada clara. No obstante, en el texto en inglés queda bien claro que el SEEMP no será exigible para todos los buques el 1 de enero de 2013, sino **en el primer reconocimiento intermedio o de renovación del certificado de Eficiencia Energética que tenga lugar el 1 de enero de 2013 o más tarde**. Esta interpretación la han mantenido, por ejemplo, el Lloyd's Register y Det Norske Veritas en un informe conjunto que remitieron recientemente a la OMI.

Por su parte, el mismo texto normativo no establece ningún requisito de certificación, salvo la existencia del Plan, que **tampoco se exige que deba ser aprobado por la Administración.**

Para mayor seguridad por parte de las empresas se ha acordó remitir a la DGMM un escrito pidiendo confirmación oficial de que estas interpretaciones son las correctas.

En la reunión se analizó también un primer borrador de Plan de Gestión de la Eficiencia Energética del Buque preparado por los servicios de ANAVE.

Se acordó que ANAVE seguiría desarrollando su modelo de Plan y para ello elaboraría borradores de procedimientos para el seguimiento y verificación del cumplimiento y eficacia del Plan. Se pidió a las empresas que puedan aportar información para ello que lo hagan lo antes posible.

Finalmente, se acordó que la próxima reunión de este grupo de trabajo tendrá lugar en la segunda mitad de mayo, en la tarde del mismo día en que se presente el informe semestral de ANAVE sobre novedades normativas sobre seguridad y medio ambiente (fecha aún por determinar), con el fin de que facilitar a las empresas la asistencia a ambas reuniones.

5. Ley de Puertos.

5.1 Publicación en el BOE de la corrección de errores del RDL 2/2011.

El 26 de marzo se publicó en el BOE la corrección de errores del Real Decreto Legislativo 2/2011, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (ver circular de Ref: Puertos 03/2012/ES de ese mismo día).

Entre otros aspectos, y tal y como ANAVE había solicitado a Puertos del Estado, este texto corrige la forma de liquidar la **tarifa por entrega de residuos** que, como informamos en la

reunión del Comité Directivo en el mes de febrero, había sido modificada de forma contraria a los intereses de las navieras en el texto refundido respecto del que figuraba en la Ley 33/2010.

Pueden haber resultado perjudicadas por la aplicación transitoria del texto refundido aquellas empresas que efectúen más de una escala semanal en un mismo puerto y no sean línea regular o, aún siéndolo, no dispongan de un Plan de Gestión de Entrega de Residuos. En este caso, **recomendamos a las empresas que revisen sus liquidaciones** y, en caso de haber abonado tarifas que no les correspondieran, **interpongan una reclamación ante el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria** de que se trate solicitando el reembolso. Las empresas que tengan dudas pueden consultarnos al respecto.

Aparte de correcciones de erratas y pequeñas modificaciones para dar mayor claridad, que hayamos detectado, no figuran otros cambios que afecten a las empresas navieras asociadas, salvo la inclusión del Puerto de La Hondura (Fuerteventura) entre los puertos de interés general y la eliminación del puerto de Guía de Isora en Tenerife.

5.2 Diferentes interpretaciones por parte de las Autoridades Portuarias.

Mediante circular de fecha 15 de marzo (ref. Puertos 2/2012/ES) les informamos del ofrecimiento del nuevo Presidente de Puertos del Estado de unificar criterios entre las AAPP en relación con la liquidación de las tasas y la aplicación de las bonificaciones y coeficientes correctores. Para ello pedíamos a las empresas ejemplos concretos y vigentes de diferentes interpretaciones entre diferentes AAPP.

Hasta la fecha, únicamente ha contestado una empresa naviera, con un problema relativo a la calificación como "servicio a un determinado tipo de tráfico". Otra empresa ha mostrado interés en exponer algún caso.

Se propondrá al Comité Directivo fijar una fecha tope para remitir a Puertos del Estado un primer escrito con las diferencias detectadas, en el bien entendido de que, aunque puntualmente se podrían realizar en el futuro nuevas gestiones, consideramos que el resultado final será más efectivo si en este momento se envía un documento completo y razonado con el máximo posible de ellas. Animamos, en todo caso, a aquellas empresas que hayan detectado problemas de este tipo que nos lo indiquen informalmente, por teléfono o e-mail, lo antes posible.

6. Asuntos varios.

6.1 Avance de calendario para la asamblea de ANAVE 2012 y proceso electoral a los órganos de gobierno de la Asociación.

En este año 2012, según lo previsto en los estatutos, expira el mandato de los órganos de gobierno de ANAVE, por lo que procede convocar elecciones a los mismos.

El presidente de ANAVE propone, en principio, la fecha del 21 de junio (jueves) para celebrar la Asamblea General Ordinaria, en la que se debe elegir al nuevo Presidente. Se propondrá a la ministra de Fomento, a través de su Gabinete, indicando cierta flexibilidad en esa semana.

Teniendo en cuenta los plazos establecidos en los estatutos de ANAVE, el calendario electoral podría ser el siguiente:

- 17 de mayo: Reunión del Comité Directivo (ya anunciada), en la que se acordaría abrir el plazo de presentación de candidaturas y se designaría la Junta Electoral. Se circularía a todos los asociados esta convocatoria y se adjuntaría la relación de votos que co-

rresponden a cada una de las empresas asociadas, que con arreglo a los estatutos, salvo error en su determinación, no sufrirán ya modificación una vez iniciado el proceso electoral.

- 06 de junio: Fin del plazo de presentación de candidaturas a las 12:00 h.
- 08 de junio: Proclamación de candidatos presentados por la Junta Electoral.
- 11 de junio: Posible recurso, en caso de existir alguna candidatura rechazada.
- 13 de junio: Resolución de la Junta Electoral de los posibles recursos y comunicación de los candidatos a los electores.
- 21 de junio: Asamblea (votación Presidente y/o Vicepresidente de ANAVE, si fuese necesaria).

Se propondrá al Comité Directivo que apruebe provisionalmente este calendario, sujeto a la determinación definitiva de la fecha de la Asamblea.

6.2 Sello en el registro de enroles de la nueva Libreta Marítima.

La DGMM nos ha informado de que **el sello o estampilla que utilizan algunas compañías** para sellar la casilla del registro de enroles de los tripulantes en la nueva Libreta Marítima/ Documento de Identidad del Marino (LM/DIM) **es muy grande y ocupa varios casilleros**, lo que hace que las hojas se llenen en poco tiempo.

Para evitar sobrecargar los servicios de la administración con renovaciones innecesarias del DIM, nos han pedido que las compañías utilicen un sello de unas dimensiones máximas de 2 x 2 cm, y en el caso de que el que usen sea más grande, lo cambien lo antes posible por uno de dichas dimensiones.

El 19 de enero les enviamos la Resolución de la DGMM que establece el procedimiento y el calendario (hasta el 31 de diciembre de 2012) para canjear la actual libreta, en aplicación del Convenio revisado de la OIT nº185/2003 sobre documentos de identidad de la gente de mar. Para más información, les remitimos a la [circular de ref. SMA 4/2012/AB](#).

6.3 Inspecciones detalladas a buques que realicen viajes al extranjero. Jornada Formativa sobre el MOU de París.

La DGMM nos ha informado de que, debido a las recientes detenciones de tres buques de pabellón español durante inspecciones de Port State Control y como parte del “Plan Lista Blanca”, **han dado instrucciones a las capitanías marítimas para que realicen inspecciones más detalladas** especialmente a aquellos buques que estando realizando tráficos de cabotaje vayan a salir al extranjero.

Hemos recomendado a las empresas que tomen las medidas que estimen oportunas para evitar que el buque sufra demoras innecesarias en su programación como consecuencia de dichas inspecciones.

Adicionalmente, la DGMM **ha valorado positivamente la iniciativa de que ANAVE coordine una Jornada Formativa sobre el MOU de París**, tal y como ya se hizo en 2006. Tras la entrada de España en la Lista Blanca del Memorandum de París, ANAVE y la DGMM acordaron desarrollar conjuntamente actuaciones para reforzar la concienciación de los sectores involucrados en la seguridad marítima y prevención de la contaminación, con el objetivo principal de mantener y consolidar al pabellón español dentro de la citada Lista Blanca.

Habiendo consultado por circular con las empresas, un total de **18 personas de 8 empresas** nos han manifestado su interés en participar en esta jornada. Se celebraría en una única sesión presencial de mañana, de unas 3 horas de duración, en la que se presentarían una serie de ponencias por parte de funcionarios e inspectores de buques de la DGMM, profesionales de Sociedades de Clasificación y, deseablemente, algún representante de nuestras empresas asociadas que esté interesado en participar. El enfoque que se le daría sería eminentemente práctico.

Dado que a finales de mayo está previsto celebrar la presentación del primer Informe Técnico de ANAVE de 2012 sobre Seguridad y Medio Ambiente, intentaremos coordinar ambos actos para facilitar la organización de las personas que tengan previsto desplazarse desde fuera de Madrid.

6.4 Proyecto de Orden sobre condiciones técnicas de los equipos marinos.

El 21 de marzo, recibimos de la DGMM para consulta el proyecto del epígrafe, que actualiza el RD 809/1999 sobre los requisitos y normas de ensayo de los equipos marinos, para adaptarlo a la Directiva 2011/75/UE.

Los nuevos requisitos **se aplicarán a todos los equipos fabricados con posterioridad al 5 de octubre de 2012**. Los equipos fabricados antes de esa fecha se podrán comercializar e instalar a bordo de buques españoles hasta el **5 de octubre de 2014**.

Aunque esta norma afecta fundamentalmente a los fabricantes de equipos, **se podrían ver afectados los buques**, independientemente de su pabellón, **que no estando registrados en un Estado miembro de la UE, vayan a ser registrados en España**. En alguna ocasión, alguna empresa naviera asociada ha tenido problemas a la hora de abanderar en España un buque adquirido de segunda mano, por carecer algunos de sus equipos de los certificados exigidos, por lo que se recomienda a las empresas que lo tengan en cuenta a la hora de adquirir un nuevo buque.

El proyecto que nos fue consultado concordaba con la Directiva Comunitaria a la cual traspone y que, en principio, no admite modificaciones. Por ello, en el caso de no recibir ninguna observación por parte de las empresas asociadas, informaremos favorablemente sobre el mismo.

6.5 Mantenimiento de extintores y sistemas de extinción por gas.

A solicitud de una empresa asociada, hemos pedido a la DGMM que nos facilite la Instrucción de Servicio nº 9/2011, que circuló a las capitanías marítimas el 3 de agosto de 2011, en la que se establece el **régimen de mantenimiento de extintores y botellas de sistemas fijos de extinción de incendios por gas**. Hemos enviado esta Instrucción a las empresas mediante circular de ref. SMA 22/2012/AB con fecha 13 de abril.

Para el caso de los **extintores portátiles**, el plazo máximo para someter a dichos equipos y sus cartuchos impulsores a una prueba hidráulica será de **10 años** y las revisiones periódicas (anuales, quinquenales y cada diez años) las deberán realizar servicios de mantenimiento autorizados que cumplan el Reglamento de instalaciones de protección contra incendios (RD 1942/1993).

Las **botellas de los sistemas de CO₂** se deberán someter a pruebas periódicas a intervalos que no excedan de **10 años**. Si no hay circunstancias que aconsejen anticiparlo, el armador debe disponer de un plan aceptado por la Administración que asegure que todas las botellas se han sometido a una prueba hidráulica al cumplirse 20 años de su entrada en servicio. En los sistemas fijos de CO₂ de sistemas de barrido de gases de combustión de motores y generador de emergencia la prueba hidrostática se efectuará cada 10 años.

En ambos casos, las revisiones mensuales y trimestrales las podrá realizar la tripulación. El resto de revisiones las deberán realizar servicios de mantenimiento autorizados. Si el fabricante no ha dispuesto lo contrario, la revisión anual la puede realizar la tripulación siempre que se dispongan de medios a bordo para ello, el buque cuente con un plan de mantenimiento y exista evidencia documental auditable que incluya registros de que dicho mantenimiento se está llevando a cabo. La inspección se debe realizar bajo la dirección de un oficial que esté en posesión del "Certificado Avanzado en Lucha Contra Incendios".

6.6 Formación en sistemas de información y visualización de cartas electrónicas.

Algunas compañías de "vetting" están exigiendo en sus inspecciones que los oficiales que realizan guardias de navegación dispongan de un certificado de formación en el Sistema de Información y Visualización de Cartas Electrónicas (ECDIS), en aquellos buques que disponen a bordo de dicho equipo, ya que en un plazo corto de tiempo va a ser obligatoria su instalación y la formación y familiarización de las tripulaciones en esta materia.

Hemos tratado este asunto con el Subdirector General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima de la DGMM, quien nos ha indicado la posibilidad de que se impartan cursos ECDIS, cuya organización se podría canalizar a través de ANAVE, y que la DGMM les concediese una homologación provisional para evitar problemas en las inspecciones "vetting", especialmente enfocados a los buques que salen al extranjero.

Hemos sondeado el posible interés de las empresas en realizar el curso y por el momento hemos recibido contestación positiva de tres de ellas.

En nuestra normativa, no es obligatorio disponer de un certificado de formación en el ECDIS. No obstante, según el Convenio SOLAS, a partir del 1 de julio de 2012 y hasta 2018 será obligatorio instalar un ECDIS en buques nuevos y existentes que realicen viajes internacionales según un calendario de cumplimiento gradual y, por otra parte, las enmiendas de Manila al Convenio Internacional de Formación, Titulación y Guardia para Gente de Mar (STCW 2010) establecen nuevas normas en materia de formación y familiarización sobre la incorporación de nuevas tecnologías, tales como las cartas náuticas electrónicas y sistemas de información ECDIS.

Para ampliar información sobre este asunto, les remitimos a la circular de ref. SMA 13/2012/AB, de 20 de marzo.

6.7 Reciclaje de buques - propuesta de Reglamento UE.

El 23 de marzo, la Comisión Europea ha publicado una propuesta de Reglamento sobre reciclaje de buques. Esta propuesta, que deberá discutirse ahora por el Consejo y Parlamento, está basada en el Convenio de Hong Kong sobre reciclaje sostenible de buques y sus puntos principales son:

- Todos los buques de bandera europea tendrán que elaborar y mantener actualizado un inventario de los materiales peligrosos a bordo.
- La Administración de bandera realizará una inspección al buque para asegurarse de que dicho inventario cumple los requisitos del reglamento y emitirá un certificado, que deberá renovarse, como mucho, cada cinco años, previa inspección de cumplimiento.
- Los buques de pabellón europeo deberán reciclarse sólo en las instalaciones que figuren la lista de instalaciones aprobadas que elaborará la Comisión. En tanto no se haya elaborado la lista deberán reciclarse en instalaciones de países de la OCDE.
- Para poder ser incluidas en dicha lista, las instalaciones de reciclaje deberán cumplir los requisitos que figuran en el reglamento, algunos de los cuales, según la propia Comisión, son más exigentes que los previstos en el Convenio de Hong Kong.
- Las navieras deberán informar a su país de bandera cuando vendan un buque para desguace.

- Se establecen sanciones económicas por incumplimiento. En particular, si una naviera vendiese un buque a un tercero y el buque es desguazado en menos de 6 meses, podría ser sancionada, salvo que demuestre que no lo vendió con la intención de que fuera desguazado.

Como se desprende de lo anterior, varios de estos aspectos van más allá de lo establecido en el Convenio de Hong-Kong sobre esta materia, a lo que, en principio, ECSA piensa oponerse.

7. Ruegos y preguntas.