



REUNIÓN DEL COMITÉ DIRECTIVO DE ANAVE

Martes 20 de julio de 2021, a las **11:00 h**

Hotel Wellington

Calle Velázquez, 8 - 28001 Madrid

Orden del Día

1. Lectura y aprobación, si procede, del acta de la reunión anterior.
2. Novedades habidas y gestiones realizadas:
 - 2.1. CEOE: Comisión de la Economía Azul.
 - 2.2. Reunión del grupo de trabajo DGMM – sindicatos – ANAVE.
 - 2.3. Ley 7/2021 de cambio climático y transición energética.
 - 2.4. V Acuerdo Social en Defensa del Empleo – RD-ley 11/2021.
 - 2.5. Ratificación por España del Convenio de Hong Kong.
 - 2.6. Sentencia de la Audiencia Nacional sobre el IV Acuerdo Marco para la regulación de las condiciones laborales en la estiba portuaria.
 - 2.7. Reuniones en ECSA.
 - 2.8. Participación en otras jornadas y reuniones.
3. Resolución de la DGMM sobre las Inspecciones del Convenio del Trabajo Marítimo.
4. Vacunación marinos.
5. Subvención embarque de alumnos – Convenio ANAVE-DGMM.
6. Presentación del Informe de ANAVE sobre novedades normativas en materia de Seguridad y Medio Ambiente. Acuerdos del MEPC 76 de la OMI.
7. Paquete 'Fit for 55' de la UE.
8. Elecciones a los Órganos Directivos de ANAVE. Resultados y candidaturas proclamadas.
9. Preparación de la asamblea de ANAVE 2021.
 - 9.1. Seguimiento de la ejecución del presupuesto del ejercicio.
 - 9.2. Lugar, fecha y actos previstos para la Asamblea.
10. Altas y bajas en la Asociación.
11. Asuntos varios.
12. Ruegos y preguntas.

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

La última reunión del Comité Directivo tuvo lugar el 18 de mayo de 2021 por videoconferencia. El borrador del [acta](#) de la misma se adjuntó a la convocatoria de esta reunión, que fue circulada el 5 de julio.

Se pondrá al Comité Directivo su aprobación.

2. Novedades habidas y gestiones realizadas.

2.1. CEOE: Comisión de la Economía Azul.

El 15 de julio, se celebró la primera reunión de la Comisión de la Economía Azul de la CEOE, de la que forman parte 21 organizaciones empresariales que cubren un amplio espectro de la economía. La reunión estuvo presidida por Alejandro Aznar y en la misma:

- El presidente presentó los datos más relevantes sobre la economía azul y el plan de trabajo para 2021, que se centrará en propuestas y acciones encaminadas al reconocimiento y puesta en valor de la economía azul que estén alineadas con la política económica de crecimiento azul europea.
- D. Luis Socías, jefe de la Oficina de Proyectos de CEOE, explicó el avance del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia y su aplicación a este sector. Informó de las declaraciones de la Ministra de Industria sobre un PERTE del sector naval, que aclaró que no se encuentra entre los anunciados formalmente en el Plan de Recuperación.

A propuesta de Alejandro Aznar se acordó que desde la CEOE se impulsará un enfoque más amplio para este PERTE, que abarque a toda la Economía Azul y no solo a la construcción naval.

2.2. Reunión del grupo de trabajo DGMM – sindicatos – ANAVE.

En mayo informamos al Comité Directivo de la constitución de este grupo de trabajo que se ha reunido por segunda vez el 11 de junio, con la participación del Director General de la Marina Mercante; Marcelo Quintela (CCOO); se reunió el grupo de trabajo en el que participa la DGMM, UGT, CCOO y ANAVE y que tiene como objetivo analizar las debilidades del REC y consensuar iniciativas para relanzar su competitividad. En la reunión:

- El Director General de la Marina Mercante presentó el ‘Estudio Técnico-Económico para la mejora e impulso del REC’ que había encargado en 2019.
- Se acordó trabajar en una fórmula que:
 - Permita el enrole de tripulantes extranjeros en buques del REC sin depender de la publicación trimestral del catálogo de ocupaciones de difícil cobertura ni de la obtención del permiso de trabajo y residencia y, al mismo tiempo,
 - Incluya un procedimiento de control del número de extranjeros a bordo y un régimen de sanciones por incumplimiento de los máximos previstos en la Ley de Puertos.

La DGMM presentará una propuesta para su debate en una próxima reunión del Grupo de Trabajo.

2.3. Ley 7/2021 de cambio climático y transición energética.

El 20 de mayo, se publicó en el BOE la Ley 7/2021 de cambio climático y transición energética. El artículo 16, dedicado al transporte marítimo, contempla las siguientes actuaciones:

- Aplicar medidas de incentivo económico dirigidas a estimular el suministro eléctrico o el uso de combustibles alternativos en buques atracados.
- Fomentar el transporte ferroviario con origen o destino en puertos y medidas de eficiencia energética en concesiones.
- Mejora de accesos viarios y ferroviarios con origen o destino en puertos y plataformas logísticas.
- Fomentar la mejora de las redes eléctricas de los puertos.
- Establecer objetivos de reducción de consumo energético en los puertos.
- Promover el desarrollo de Autopistas del Mar y líneas regulares de carga rodada.

Además, contempla otras medidas como la necesidad de justificar la aplicación de nuevos beneficios fiscales a productos energéticos de origen fósil; objetivos de penetración de los gases renovables; objetivos de integración de energías renovables y de suministro de combustibles alternativos en el transporte; evaluar la conveniencia de desarrollar una ‘fiscalidad verde’; o que las empresas deban calcular y publicar su huella de carbono.

Según esta nueva ley, España deberá alcanzar la neutralidad climática y el sistema eléctrico deberá estar basado, exclusivamente, en fuentes de generación de origen renovable, antes de 2050 y en todo caso, en el más corto plazo posible.

2.4. V Acuerdo Social en Defensa del Empleo – RD-ley 11/2021.

El 28 de mayo, se publicó en el BOE el V Acuerdo Social en Defensa del Empleo alcanzado entre el Gobierno, organizaciones empresariales (CEOE y CEPYME) y sindicales (UGT y CCOO).

En resumen, este Acuerdo mantiene:

- La prórroga de los Expedientes de Regulación Temporal de Empleo (ERTEs) hasta el 30 de septiembre.
- Un régimen específico para las empresas «especialmente afectadas» por la pandemia. Se establece un nuevo listado de CNAES, que incluye el ‘Transporte marítimo de pasajeros’ y el ‘Transporte de pasajeros por vías navegables interiores’, que inicialmente habían sido excluidos por el gobierno y se volvieron a incluir a propuesta de CEOE y petición de ANAVE.
- Las bonificaciones en las cuotas empresariales a la Seguridad Social, y se aumentan para los trabajadores que se reincorporen al empleo.

Pueden ampliar esta información en nuestra circular [Laboral 9/2021/MF](#).

2.5. Ratificación por España del Convenio de Hong Kong.

El 3 de junio, España ratificó el Convenio Internacional de Hong Kong para el reciclaje seguro y medioambientalmente sostenible de los buques, adoptado en 2009 por la OMI. Actualmente, lo han ratificado 17 países que suman el 29,8% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial.

El Convenio entrará en vigor 24 meses después de la fecha en que se cumplan estos 3 requisitos:

- Ratificación de al menos 15 Estados;
- Cuyas flotas representen el 40% de las GT de la flota mercante mundial; y
- Que el volumen anual máximo de reciclaje de buques de sus instalaciones de reciclaje durante los 10 años anteriores a su entrada en vigor sea al menos el 3% de las GT de dichos Estados Parte.

Su entrada en vigor va a depender en gran medida de la ratificación por un Estado “reciclador”, como Bangladesh o China. En el caso de Bangladesh, su objetivo era ratificarlo en 2023, aunque el coronavirus parece haber retrasado los trabajos. Por su parte, China, que actualmente prohíbe la importación de buques extranjeros para reciclar en sus propios astilleros, parece que podría volver a permitir esta actividad, lo que podría dar lugar a su inmediata adhesión al Convenio.

En nuestra circular de 9 de junio [SMA 13/2021/PH](#) les informamos sobre este asunto.

2.6. Sentencia de la Audiencia Nacional sobre el IV Acuerdo Marco para la regulación de las condiciones laborales en la estiba portuaria.

La Audiencia Nacional (AN), en una sentencia de 31 de mayo, declaró nulo parte del [IV Acuerdo Marco para la regulación de las condiciones laborales en la estiba portuaria](#), por vulnerar el artículo 49 del Tratado de Fundación de la UE (TFUE), que prohíbe las restricciones a la libertad de establecimiento de los nacionales de un Estado miembro en el territorio de otro Estado miembro.

Los artículos anulados se refieren, entre otros asuntos, al ingreso y contratación de nuevos trabajadores; procedimiento de selección de personal; o a la imposición de un sistema de rotación de los trabajadores.

Esta sentencia da respuesta a la demanda presentada por la Asociación Estatal de Empresas Operadoras Portuarias (ASOPORT) contra la Asociación Nacional de Empresas Estibadoras y Consignatarias de Buques (ANESCO), la Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar y CCOO, entre otros.

Coordinadora ha emitido un comunicado en el que informan de su intención de recurrir la sentencia:

La sentencia puede consultarse [aquí](#). Para más información ver nuestra circular [Puertos 13/2021/ES](#).

2.7. Reuniones en ECSA.

Board of Directors de ECSA

El 29 de junio Dña. Elena Seco participó en una reunión del Board of Directors de ECSA. Entre los asuntos más importantes tratados figura:

- La inclusión del transporte marítimo en el sistema europeo de comercio de emisiones. La mayoría de Asociaciones defienden que la responsabilidad legal y el coste debería asumirse por los operadores, mientras que una minoría considera que los operadores deben asumir el coste (a través de pólizas de fletamento, por ejemplo) pero no deben ser los legalmente responsables del cumplimiento. No hubo acuerdo en una posición de ECSA.
- Renovación de los Estatutos. ECSA lleva más de un año trabajando en una modificación de los estatutos. El único fleco pendiente es el establecimiento de un nuevo sistema de votación y acuerdo y si el mismo debe ir ligado al tonelaje o a la cuota.
- Se acordó, sujeto a ratificación por la Asamblea en diciembre, el nombramiento de Karin Orsel, holandesa, como Vicepresidenta de ECSA para el periodo 2022-2024. En 2024 asumirá el cargo de presidenta.

Reunión Ad-Hoc sobre el transporte de pasajeros

El 10 de junio ECSA celebró una reunión para identificar los problemas encontrados por las navieras en el reinicio de su actividad. Todos mostraron su preocupación por la falta de coordinación entre organismos (EMSA y EU Healthy Gateways) y la falta de armonización en las medidas establecidas. En relación con el Certificado COVID, se acordó solicitar a la Comisión el reconocimiento mutuo con los terceros Estados y otros países europeos (Noruega) para evitar pruebas COVID adicionales.

2.8. Participación en otras jornadas y reuniones.

- 18 de mayo: Dña. Maruxa Heras asistió por videoconferencia a una reunión sobre la ‘Misión impulsar el transporte marítimo’, organizada por el Centro para el Desarrollo Tecnológico Industrial.
- 19 de mayo: Dña. Elena Seco participó en una reunión de SPC Spain sobre la conferencia anual de dicha asociación, que este año se celebrará en Bilbao.
- 20 de mayo: Dña. Araiz Basurko asistió a una reunión de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos.
- 24 de mayo: Dña. Elena Seco se reunió con representantes de la Asociación Española de Grandes Yates (AEGY) y la Asociación Nacional de Empresas Náuticas (ANEM).
- 25 de mayo: Dña. Elena Seco asistió a una reunión de la Comisión Ejecutiva del Consejo General ISM.
- 26 de mayo: Dña. Araiz Basurko asistió a una reunión de la Comisión de Faros.
- 1 de junio: Dña. Elena Seco participó en una reunión del Consejo del Transporte y la Logística de la CEOE.
- 3 de junio: Dña. Elena Seco y Dña. María Fernández Llamazares se reunieron con la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM) sobre la Resolución del Convenio del Trabajo Marítimo. Ese mismo día, Dña. Pilar Hermosilla asistió por videoconferencia a un encuentro con la Administración sobre el ‘Plan Europeo de Recuperación Next Generation EU: Los PERTES como herramienta de impulso de la competitividad y sostenibilidad industrial’.

- 4 de junio: Dña. Elena Seco y Dña. Maruxa Heras asistieron a la presentación de la aplicación para el control sanitario de pasajeros con origen en un puerto internacional, junto a Puertos del Estado y la DGMM.
- 7 de junio D. Rafael Cerezo asistió a una reunión del grupo de trabajo de Comunicación de ICS, por videoconferencia.
- 8 de junio: Dña. Elena Seco participó en el grupo de trabajo del European Sustainable Shipping Forum sobre la entrega de deshechos de los buques. Ese mismo día, D. Rafael Cerezo asistió a una reunión de grupo de trabajo de Comunicación de ECSA, por videoconferencia.
- 10 de junio: Dña. María Fdez.-Llamazares participó en una reunión de la Comisión de Diálogo Social y Empleo de la CEOE.
- 16 de junio: Dña. Elena Seco se reunió con representantes del clúster canario, sobre el relanzamiento de la competitividad del Registro Especial de Canarias.
- 17 de junio: Dña. Araiz Basurko asistió a una reunión de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos.
- 18 de junio: Dña. Araiz Basurko y Dña. Pilar Hermosilla asistieron a una reunión del Comité de Seguridad y Medio Ambiente de ECSA, por videoconferencia.
- 22 de junio: Dña. María Fdez.-Llamazares asistió a una reunión de la Comisión Ejecutiva del Consejo General del Instituto Social de la Marina (ISM).
- 23 de junio: Dña. Maruxa Heras participó en la asamblea de GASNAM.
- 29 de junio: Dña. Elena Seco asistió a una reunión con la CEOE para la organización del lanzamiento de la Comisión de Economía Azul, que preside D. Alejandro Aznar.
- 30 de junio: Dña. María Fdez.-Llamazares asistió a una reunión del Consejo General del ISM. Dña. Maruxa Heras y Dña. María Fdez.-Llamazares asistieron a la presentación organizada por el MITMA del Punto de Acceso Nacional de transporte multimodal, por videoconferencia.
- 5 de julio: Dña. Maruxa Heras participó en una reunión informativa sobre la 76ª sesión del Comité de Protección del Medio Marino de la OMI (MEPC 76) organizada por GASNAM.
- 6 de julio: Dña. Maruxa Heras asistió a una reunión con el Ministerio de la Presidencia y el Clúster Marítimo Español, sobre el documento España 2050.
- 9 de julio: Dña. Elena Seco y Dña. Maruxa Heras asistieron a una reunión de la Plataforma para la promoción de los biocombustibles.
- 12 de julio: Dña. Maruxa Heras asistió a una reunión del Consejo de Turismo de CEOE.
- 13 de julio: Dña. Elena Seco participó en una reunión del Observatorio Permanente de los Servicios Portuarios. Ese mismo día, Dña. Maruxa Heras asistirá a una reunión del pleno de la Comisión de Sociedad Digital de CEOE.
- 14 de julio: D. Alejandro Aznar presidió la primera reunión de la nueva Comisión de Economía Azul de la CEOE. Participaron también Dña. Elena Seco y Dña. Maruxa Heras. Ese mismo día, Dña. Maruxa Heras y Dña. Pilar Hermosilla asistieron a una jornada para la modificación de la Circular 8/2019 de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC): ‘Mecanismos de gestión de congestiones y antiacaparamiento de capacidad’, por videoconferencia.

Próximas jornadas y reuniones previstas.

- 15 de julio: Dña. Araiz Basurko participará en una reunión de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos.
- 22 de julio: Dña. Maruxa Heras participará en una reunión del grupo de trabajo de la Plataforma SIMPLE, del Ministerio de Transportes, por videoconferencia.

3. Resolución de la DGMM sobre las Inspecciones del Convenio del Trabajo Marítimo.

El 23 de junio, circulamos la Resolución de la DGMM que establece el sistema de inspección de los buques de pabellón español en virtud del Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006 y se centra en las pautas a sus inspectores y a los de las Organizaciones Autorizadas (OA).

En esencia, esta Resolución:

- Faculta a las OA a actuar en nombre de la DGMM en territorio español y en el extranjero, y podrán firmar el refrendo intermedio, las inspecciones adicionales, la prórroga y la renovación del Certificado.
- Siempre que intervenga una OA, las empresas deberán contactar con la Inspección de Trabajo (IT) y el Instituto Social de la Marina (ISM), que les indicarán como proceder y la documentación que deben enviar.
- En puertos españoles no se contempla la posibilidad de que se efectúa la inspección si falta algún organismo. No obstante, en varios casos recientes, sí se ha autorizado expresamente el IT y/o el inspector del ISM.
- En puertos extranjeros: la intención del ISM y la IT es aplicar la técnica de muestreo, siempre a criterio del inspector, que tendrá en cuenta una serie de factores, por ejemplo, si es la primera inspección del buque o las deficiencias detectadas en inspecciones previas.

Este asunto se trató en la reunión del informe sobre seguridad y medio ambiente, y la DGMM pidió a las empresas que:

- Si la escala se produce en fin de semana, lo informen lo antes posible para establecer los canales de comunicación pertinentes con el ISM y la IT.
- Si la inspección es en el extranjero, la soliciten lo antes posible dentro del plazo que les permite la ventana de inspección, para dar tiempo a la IT y al ISM a revisar la documentación antes de la visita del inspector de Marina Mercante o de la OA.

También nos confirmaron que la tramitación de las solicitudes para hacer las inspecciones es completamente electrónica y que, si se efectúan en puerto español, la Capitanía Marítima contactará con el ISM y la IT para coordinar las tareas.

Pueden ampliar esta información en nuestra circular [Laboral 11/2021/MF](#).

4. Vacunación marinos.

Durante el mes de mayo, recopilamos y enviamos al ISM los listados recibidos de las empresas con información sobre los marinos residentes en las CCAA de Galicia, Cantabria y Asturias, que se habían mostrado favorables a priorizar su vacunación. En total, enviamos información sobre 1.122 tripulantes.

El 21 de mayo, el ISM nos envió unas instrucciones específicas publicadas por el Servicio Gallego de Salud, que establecían un procedimiento de vacunación concreto para los marinos residentes en Galicia, y que circulamos a las empresas.

Certificado COVID digital de la UE

El 15 de junio, se publicó en el DOUE el Reglamento 2021/953 sobre el certificado COVID digital de la UE, que se aplicará desde el 1 de julio de 2021 hasta el 30 de junio de 2022.

Los certificados se expiden de forma gratuita, en formato de papel o digital, y pueden ser de 3 tipos: de vacunación, de prueba diagnóstica y de recuperación. Básicamente, el Reglamento establece que:

- Disponer de uno de estos certificados no es una condición previa para ejercer el derecho a la libre circulación.
- Los Estados que los acepten lo harán en las mismas condiciones, independientemente de dónde se emita.
- Si un Estado los acepta, no podrá imponer pruebas adicionales para detectar el COVID-19 o medidas de cuarentena, salvo que sean necesarias y proporcionadas. En ese caso deberá notificarlo a la Comisión y justificarlo 48 horas antes de aplicarlas.
- Estos certificados no son un documento de viaje y deben comprobarse las restricciones y medidas de salud pública del lugar de destino.

En nuestra circular de 15 de junio [UE 2/2021/PH](#) les informamos sobre este asunto.

Encuesta sobre la vacunación de los marinos

A mediados de junio, las principales asociaciones marítimas internacionales publicaron una encuesta para recopilar datos sobre la situación de la vacunación de los marinos en los distintos países y los problemas que están encontrando las empresas, con el fin de centrar sus esfuerzos y peticiones a los diferentes organismos internacionales. El plazo para responder finalizó el 30 de junio.

En nuestra circular de 16 de junio [Varios 16/2021/PH](#) les informamos sobre este asunto.

5. Subvención embarque de alumnos – Convenio ANAVE-DGMM.

Convenio 2021

En los últimos meses nos hemos intercambiado con la DGMM varios borradores de Convenios para regular la subvención al embarque de alumnos este año 2021, que como recordarán ha aumentado a 300.000 €. La última propuesta que nos circuló la DGMM y que se encuentra ahora pendiente de visto bueno de la abogacía del Estado:

- Establece un periodo subvencionable entre el 1 de diciembre de 2020 y el 31 de octubre de 2021. El 26 de noviembre será el último día para presentar a la DGMM la documentación acreditativa.
- Los conceptos subvencionables y la forma de justificar la subvención se mantienen prácticamente sin cambios.
- Se añade a los oficiales electrotécnicos entre los beneficiarios de la subvención.

Una vez la DGMM tenga el visto bueno de la abogacía deberá enviarlo a la intervención junto con un certificado de cada uno de los potenciales beneficiarios (las empresas navieras) de que se encuentran al corriente en el cumplimiento de sus obligaciones tributarias y frente a la Seguridad Social, así como de no ser deudor por procedimiento de reintegro.

Informaremos oportunamente a las empresas.

Beneficiarios de la subvención

Como recordarán, por acuerdo del Comité Directivo en su reunión celebrada el 11 de noviembre de 2010, los embarques en buques dados de alta en ANAVE tienen prioridad a la hora de recibir la subvención. A petición de una empresa asociada se incluye este punto en el Orden del Día para una nueva valoración del Comité Directivo.

6. Presentación del Informe de ANAVE sobre novedades normativas en materia de Seguridad y Medio Ambiente. Acuerdos del MEPC 76 de la OMI.

El 1 de julio, ANAVE presentó por videoconferencia su primer informe semestral de 2021 sobre Seguridad y Medio Ambiente, en el que se recopilan las novedades normativas en el ámbito marítimo nacional, europeo e internacional en dicho campo.

Participaron en total 39 personas de 16 empresas navieras asociadas y 4 Sociedades de Clasificación, el Director General de la Marina Mercante, la Subdirectora General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima de la DGMM y varios colaboradores de su departamento.

En la reunión se informó de las últimas medidas técnicas y operacionales adoptadas por el Comité de Protección del Medio Marino (MEPC 76) en junio para reducir las emisiones de GEI de los buques, entre ellas, el índice de eficiencia energética para los buques existentes (EEXI) y el indicador de la intensidad de carbono (CII). También, se resumieron las nuevas acciones contra el cambio climático de la UE incluidas en el paquete legislativo 'fit for 55' (ver apartado 7 de estas Notas).

Las principales materias que se debatieron con la Administración fueron las siguientes:

- **Inspecciones de Port State Control del MOU de París a buques españoles:** se confirmó la permanencia de España en el puesto 36 de la Lista Blanca de banderas del MOU hasta el 1 de julio de 2022. Se informó de que en abril se produjo la detención del buque *Open Arms* en Italia. Para mantener el pabellón español en la lista blanca el próximo ejercicio es necesario que nos hagan 9 inspecciones más en lo que queda de año y que no se registre ninguna detención más. Se recomendó a las empresas no bajar la guardia y contactar con la Administración ante cualquier duda o situación problemática en relación con estas inspecciones.
- **Seguridad privada a bordo de buques de pabellón español (REC):** el Anteproyecto de ley de febrero para reformar la Ley de Puertos y de la Ley de Navegación Marítima incluyó una disposición adicional para autorizar a los buques del REC la contratación de servicios de seguridad privada de guardas armados. El DGMM informó que espera poder tener una propuesta lista para remitirla al Consejo de ministros en el mes de septiembre.
- **Aplicación del Convenio BWM en los tráficos de cabotaje:** El convenio establece que el mismo no se aplicará a los buques de un Estado Parte (ej. España) que operen únicamente en aguas bajo la jurisdicción de esa Parte, *«salvo que ésta determine que la descarga de lastre dañaría el medio ambiente»*. Al mismo tiempo que una Parte (ej. España) puede autorizar a los buques de otra Parte (ej. Portugal), la no aplicación del convenio, pero *«no concederá tal autorización si, en virtud de la misma, se daña o deteriora el medio ambiente»*.

Interpretado literalmente, parece desprenderse que España debería disponer de pruebas de dicho daño medioambiental para exigir la aplicación en algunos tráficos de cabotaje a buques de pabellón español y al mismo tiempo que debería aplicar el Convenio o autorizar expresamente la no aplicación a buques de otros pabellones. Este asunto lo planteó ANAVE a la DGMM antes de la entrada en vigor del Convenio, por entender que la diferencia de tratamiento recogida en los apartados anteriores según el pabellón del buque no parece que sea compatible con el derecho a la libertad de prestación de servicios que se aplica al transporte marítimo en tráficos de cabotaje nacional, en virtud del Reg. 3577/1992.

En las reuniones de trabajo previas a la entrada en vigor del Convenio quedó claro que el Ministerio competente para evaluar el posible daño al medioambiente era el entonces llamado MAGRAMA que nos informó de que tenían previsto encargar al Instituto Español de Oceanografía (IEO) unos estudios biológicos para determinarlo. Hasta la fecha, aún no se han concluido dichos estudios.

En la práctica, entendemos que durante estos años la DGMM no ha exigido la aplicación del Convenio a los tráficos de cabotaje. Sin embargo, la DGMM parece estar reconsiderando la aplicación

práctica que se ha venido haciendo hasta ahora. En la reunión se acordó seguir analizando el asunto para aclarar a las empresas la aplicación.

- **Datos de consumo de combustible a notificar por las empresas (sistemas DCS y MRV):** la DGMM recordó que, a los efectos de comunicar los datos sobre el consumo de combustible, distancia recorrida, etc., las empresas pueden usar cualquiera de los métodos permitidos por las Directrices de la OMI y Reglamento MRV, y recomendó que, si era posible, se obtuvieran estos datos por los distintos métodos de cálculo, y se notifique la cantidad obtenida por el método que resulte más beneficioso (menos consumo y emisiones).
- **Revisión del temario exigido en las pruebas de conocimiento de la normativa marítima española:** se nos informó de que el nuevo Real Decreto sobre titulaciones profesionales marítimas, que se publicará a lo largo de este año, flexibilizará el temario y establecerá unas condiciones que hagan que estas pruebas sean más razonables en cuanto a su exigencia, como ha venido solicitando ANAVE. La intención de la DGMM es establecer convocatorias específicas para aquellas empresas que lo requieran y, en su opinión, las pruebas también se podrían hacer en los consulados. Sólo faltaría coordinar con ellos este asunto.

En nuestra circular de 13 de julio [SMA 20/2021/AB](#) les informamos con más detalle sobre este asunto.

7. Paquete ‘Fit for 55’ de la UE.

El 14 de julio la Comisión Europea presentó el paquete legislativo ‘Fit for 55’ con el objetivo de lograr una Europa climáticamente neutra de aquí a 2050. Esta nueva iniciativa incluye un total de 10 medidas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en al menos un 55% para 2030 en comparación con los niveles de 1990, en línea con el Pacto Verde Europeo (hasta la presentación del Pacto Verde en diciembre de 2019 el objetivo era del 40%).

En concreto, ‘Fit for 55’ incluye varias medidas que tendrán una incidencia directa en el transporte marítimo:

- La inclusión del sector en el Sistema Europeo de Comercio de Derechos de Emisión (EU-ETS).
- La Directiva FUEL EU Maritime: establecerá un estándar de combustible para los buques en navegación (intensidad de carbono del combustible utilizado) y la obligación de cero emisiones durante la estancia en puerto. El objetivo es hacerlo obligatorio en 2030 para determinados tipos de buques y ampliación gradual tanto de la intensidad máxima de carbono de los combustibles utilizados como de los buques a los que es de aplicación hasta 2050.
- Una Directiva sobre fiscalidad de la energía: se va a revisar la Directiva 2003/96/CE, que establece los tipos mínimos que los Estados de la UE deben aplicar a determinadas fuentes de energía (electricidad, hidrocarburos y carbón) para alinear la fiscalidad de los productos energéticos y la electricidad con las políticas energéticas y climáticas de la UE. Dicha Directiva prevé una exención al combustible suministrado para la navegación comercial.
- Un mecanismo de ajuste en frontera de las emisiones de carbono (CBAM): su objetivo es evitar las ‘fugas de carbono’ mediante la integración en el sistema EU-ETS de determinados productos importados. Regulará las emisiones de GEI (CO₂, metano, óxido nitroso, etc.) que se incorporan en la producción de cemento, electricidad, fertilizantes, hierro y acero y aluminio.

Todas las anteriores propuestas deberán discutirse hasta su aprobación definitiva por el Consejo y el Parlamento de la UE. Les informaremos de los avances que se vayan produciendo sobre estas medidas.

8. Elecciones a los Órganos Directivos de ANAVE. Resultados y candidaturas proclamadas.

De acuerdo con el calendario electoral establecido por este Comité Directivo, el 17 de junio se abrió el plazo de presentación de candidaturas a los distintos órganos directivos de ANAVE.

El jueves 1 de julio finalizó el plazo de presentación de recursos a la decisión de la Junta electoral sobre las siguientes candidaturas presentadas, sin haberse recibido ninguna observación:

Presidencia y/o Vicepresidencia de ANAVE (candidatura conjunta según prevén los estatutos):

- Presidente: D. Vicente Boluda Fos (Boluda Lines)
- Vicepresidente: D. Gonzalo Alvargonzález (Ership)

Presidencias de Comisiones de Tráficos:

- Buques Tanque: D. Andrés Luna (Teekay Spain)
- Líneas Regulares de Carga: D. Ignacio Boluda Ceballos (Boluda Lines)
- Líneas Regulares de Pasaje: D. Adolfo Utor (Balearia)
- Buques Tramp de Carga Seca: D. Juan José Fernández-Ricoy (Empresa Naviera Elcano)
- Tráficos Especiales: D. Juan Riva (Flota Suardíaz)

Vocales de zona:

- Andalucía, Ceuta y Melilla: no se han presentado candidaturas
- Asturias y Cantabria: D. Santiago Fernández-Marmiesse (Navinorte)
- Cataluña, Levante y Baleares: D. Miguel Oliver (T. Marítimos Alcudia)
- Centro: D. Yago Suárez-Llanos (Naviera Sicar)
- País Vasco: D. José Luis Caraballo (Mureloil)

Con arreglo a los estatutos, en todos los cargos en los que solo se presentó una candidatura (salvo en el caso del Presidente y Vicepresidente), al no haberse recibido ninguna reclamación en el plazo establecido en el calendario electoral (hasta las 24:00 horas del 1 de julio), **dichas candidaturas quedaron proclamadas como electas.**

En el caso de la candidatura conjunta a Presidente y Vicepresidente de D. Vicente Boluda y D. Gonzalo Alvargonzález, los estatutos establecen que podrá proclamarse electa sin necesidad de votación, si así se acuerda por la Asamblea.

9. Preparación de la Asamblea de ANAVE 2021.

9.1. Seguimiento de la ejecución del presupuesto del ejercicio.

Como es habitual, en la reunión del Comité Directivo de noviembre pasado, con el visto bueno del Presidente, D. Alejandro Aznar y del Tesorero, D. Gonzalo Alvargonzález, se informó al Comité Directivo sobre el cierre previsible del ejercicio de 2020 y un presupuesto provisional para 2021, sujetos a la ratificación por la Asamblea.

Se adjunta como **Anexo**:

- Resultado a 31.12.2020 y presupuesto **revisado** para 2021.
- Cuenta de Pérdidas y Ganancias a 31.12.2020
- Balance de situación a 31.12.2020.

Con los datos de que disponemos a fecha de hoy, prevemos que los ingresos por cuotas, debido al aumento de la flota asociada, resulten de unos 714.000 euros, un 8% superiores a los presentados en noviembre.

En cuanto a los costes salariales, se han hecho algunas revisiones puntuales que quedaron pendientes de aprobación en diciembre de 2021, a expensas de cómo evolucionara el ejercicio.

La cuota de ECSA ha resultado casi 5.000 € inferior a lo presupuestado, debido a la modificación del sistema de cálculo, en el que hemos resultado los principales beneficiarios.

Además, se han revisado ligeramente a la baja los gastos de mantenimiento de local y de viajes, con lo que resultarían unos costes totales de unos 608.000 euros, ligeramente inferiores al presupuesto presentado en noviembre.

Con los ingresos revisados al alza y los menores costes, el resultado de explotación que ahora mismo estimamos sería de 133.000 €. Dado que las amortizaciones ascienden a unos 24.500 €, prevemos que el *cash flow* resulte positivo por unos 157.000 €, lo que compensaría completamente el resultado negativo del ejercicio anterior, consecuencia de haber suspendido la cuota del segundo trimestre.

Se propondrán al Comité Directivo que apruebe la revisión del presupuesto de 2021, sujeto a ratificación por la Asamblea.

9.2. Lugar, fecha y actos previstos para la Asamblea.

Todos los actos de la asamblea general de ANAVE 2021 tendrán lugar en el Hotel Wellington (C/Velázquez, 8 - Madrid), con arreglo al siguiente Orden del Día:

Salón Villanueva y Salón Retiro (1ª planta)

11:00 h - 12:15 h: Comité Directivo

12:15 h - 13:00 h: Asamblea general ordinaria de ANAVE (acto interno)

Terraza (primera planta)

13:15 h - 13:45 h: Recepción – Aperitivo (sentados)

Salón Duque de Wellington

14:00 h: Acto de Clausura de la Asamblea. Seguido de almuerzo^(*)

^(*) Actos patrocinados por Carus, DNV GL y CEPSA

9.3. Autoridades que han confirmado asistencia a la Asamblea.

Entre las autoridades de mayor rango que han confirmado hasta ahora su asistencia se incluyen:

- Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
- Jefe de Estado Mayor de la Defensa
- Almirante Jefe de Estado Mayor de la Armada
- Secretaria General de Transportes
- Director General de la Marina Mercante.
- Presidente de Puertos del Estado.

10. Altas y bajas en la Asociación.

Ha solicitado el alta en ANAVE la empresa TRASMED GLE S.L. operadora de buques Ferry y Ro-Ro.

Con arreglo a lo previsto en los Estatutos, su solicitud ha sido apoyada por Naviera Armas y Flota Suar-díaz.

Se propondrá al Comité Directivo que apruebe esta solicitud.

11. Asuntos varios.

11.1. Plataforma para la promoción de los ecocombustibles

ANAVE se ha unido a esta plataforma, impulsada por la Asociación española de operadores de productos petrolíferos AOP, que integra a 16 asociaciones de la cadena de valor de fabricación, distribución y consumo de combustibles líquidos.

La plataforma se presentó el 13 de julio mediante el envío de una nota de prensa y el Manifiesto de presentación la misma. Pueden ampliar esta información en la circular [Varios 17/2021/MH](#)

11.2. Ampliación de la validez de los Certificados de formación sanitaria específica.

El 9 de julio, el ISM nos aclaró en un Oficio que siguen permitiendo la prórroga del Certificado de formación sanitaria específica, que finalizó el 31 de diciembre de 2020, si se cumplen 3 requisitos:

- La fecha de caducidad del certificado debe ser posterior a la declaración del estado de alarma.
- Que el marino tenga que embarcar de forma inminente y necesite disponer del certificado en vigor para trabajar a bordo, por ejemplo, los capitanes y responsables sanitarios a bordo.
- Que el marino acredite documentalmente a la Capitanía Marítima al enrolarse, la inscripción previa en un curso impartido por el ISM o un centro homologado, bien en la modalidad online o presencial.

En nuestra circular de 12 de julio [SMA 20/2021/AB](#) les informamos sobre este asunto.

11.3. Despliegue del patrullero ‘VIGÍA’ en la costa occidental africana y golfo de Guinea.

En junio, el Centro de Operaciones y Vigilancia de Acción Marítima (COVAM) de la Armada informó del despliegue del patrullero español ‘VIGÍA’ en la costa occidental africana y golfo de Guinea durante los meses de junio y octubre, relevando de la zona al Buque de Acción Marítima ‘FUROR’.

En el caso de que algún buque de las empresas asociadas tenga previsto navegar por la zona en estos meses, puede solicitar información adicional sobre la misión o apoyo del ‘VIGIA’ contactando con el COVAM.

Pueden ampliar esta información en nuestra circular [SMA 15/2021/PH](#).

11.4. Obligatoriedad del uso de mascarillas por las tripulaciones de los buques.

El 25 de junio, se publicó en el BOE el RD-ley 13/2021 que exime del uso de la mascarilla a los pasajeros que se encuentren en los espacios exteriores del buque, si puede mantenerse la distancia de seguridad de 1,5 m. Esta exención también se aplica a los lugares o espacios cerrados de uso público que formen parte del lugar de residencia de los colectivos que allí se reúnan, si el 80% de los trabajadores que ejercen allí sus funciones cuentan con la pauta completa de vacunación contra el COVID-19, acreditado por la autoridad sanitaria competente.

Una empresa asociada nos preguntó si esta norma debía entenderse en el sentido de que, a bordo de los buques, si al menos el 80% de la tripulación ha recibido la pauta completa de vacunación, los tripulantes no tendrían la obligación de usar mascarilla. El Director General de Marina Mercante nos confirmó que efectivamente esa es su interpretación, aunque el asunto es competencia de las autoridades de salud pública.

Pueden ampliar esta información en nuestras circulares [Explotación 49/2021/MF](#) y [Explotación 50/2021/MF](#).

11.5. Cualificación profesional del “sobrecargo de buque”.

El 4 de mayo, el BOE publicó el Catálogo de Ocupaciones de Díficil Cobertura para el 2º trimestre de 2021, en el que se incluye el puesto de “sobrecargo de buque”. Hace varias semanas, el Instituto Nacional de las Cualificaciones (INCUAL) nos preguntó si se debería desarrollar una nueva cualificación

profesional para este perfil o si por el contrario las necesidades formativas para este puesto ya están suficientemente cubiertas y desarrolladas.

El INCUAL tiene entre sus funciones asegurarse de que las ocupaciones de difícil cobertura no se producen por la falta de cualificación de las personas candidatas, porque la formación profesional es inadecuada a las necesidades del mercado o porque el perfil no está contemplado o actualizado en dicha formación. En el caso del sobrecargo, el INCUAL opina que gran parte de la formación la proporcionan las propias navieras.

Consultamos este asunto entre las empresas de líneas regulares de pasaje. Hasta la fecha no hemos recibido comentarios.

11.6. Plan de Recuperación y Resiliencia

El 16 de junio, la Comisión aprobó formalmente el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia español. El 13 de julio, a través de los ministros de Economía y Hacienda de la UE, se adoptaron los Planes de varios países europeos, entre ellos España. Esto supone la autorización de un primer pago de 9.000 millones de euros, que representan el 13 % de los fondos asignados a España. La Comisión autorizará los siguientes desembolsos en función del cumplimiento satisfactorio de los hitos y objetivos.

Los dos puntos débiles identificados en el Plan se refieren a:

- La necesidad concretar mejor las reformas.
- Mejor definición del reparto de costes entre Estado y CCAA y la doble financiación de algunas propuestas.

Las ideas principales de la ejecución del Plan son:

- Los fondos se asignarán por licitación de contratos públicos y convocatorias de subvenciones públicas.
- Va a primar el criterio de cofinanciación, pero aún no está definido el porcentaje público-privado (se estima en 20-30% de media la contribución pública).
- Se establecen tres figuras en el marco de colaboración público-privada:
 - Consorcios público-privados o Convenios, que contemplan la aportación mutua de los recursos financieros y otros recursos que sean necesarios para conseguir el objetivo.
 - Sociedad económica mixta – PERTES.

PERTES identificados:

- Vehículo verde y conectado - presentado el 13 de julio. Prevé una inversión total de 24.000 millones de euros (M€) en el periodo 2021-2023, con una contribución del sector público de 4.300 (M€) y una inversión privada de 19.700 (M€). Contempla medidas transformadoras de la cadena de valor (componentes del vehículo verde, sistemas de recarga o microprocesadores, entre otros) y medidas facilitadoras (desarrollos y modificaciones legislativas, planes de formación o el Plan MOVES).
- La generación energética mediante hidrógeno verde.
- Industria aeroespacial.
- Agricultura sostenible y eficiente.
- El uso del español en el ámbito de la inteligencia artificial.
- Desarrollo de un sistema nacional de salud puntero.

El 5 de julio, la ministra de Industria, comercio y Turismo, Dña. Reyes Maroto anunció que tienen previsto aprobar un PERTE para el sector Naval liderado por NAVANTIA y PYMAR. La propuesta recoge iniciativas sobre digitalización, formación, transición ecológica y diversificación de este sector, aprovechando las oportunidades que brinda la energía eólica marina y las nuevas energías renovables. Este PERTE no figura en el Plan de Recuperación aprobado y habrá que esperar a ver como se materializa.

Las empresas que deseen participar deben disponer de:

- Proyectos maduros, que se puedan ejecutar “mañana”, proyectos tangibles o incluso que estén en marcha.
- Estos proyectos deben generar impacto a corto plazo en el ámbito de la sostenibilidad económica; social y ambiental (Reducción de costes, reducción de la huella de carbono o eficiencia a través de la digitalización)
- Estar alineados con el plan nacional: definir muy bien los gastos elegibles, ser comprensible para el sector público (funcionamiento y reglas específicas del sector público) y solventes, deben encajar en las bases reguladoras de la convocatoria.

11.7. Controles sanitarios a pasajeros que lleguen a España por vía marítima

En virtud de la [Resolución de 4 de junio](#) de la Dirección general de salud pública (modificada por la [Resolución de 8 de junio](#)) todo pasajero que llegue a España con origen en cualquier aeropuerto o puerto situado fuera del territorio español (incluida la UE):

- Debe cumplimentar el Formulario de Control Sanitario y presentar el código QR que se genere antes del embarque y a la llegada a España.
- Si proceden de un país o zona de riesgo, deben además presentar un certificado de vacunación, de diagnóstico o de recuperación. Los marinos están exentos siempre que justifiquen la imposibilidad de obtenerlo, si bien podrán ser sometidos a una prueba diagnóstica de infección activa a su llegada a España.

Para más información ver circular a las [Líneas regulares de pasaje de 5 de junio](#)

Tras la publicación de estas Resoluciones, PdE publicó la nueva versión de la Guía para el control sanitario a la llegada a España de buques de pasaje de línea regular que introduce la obligación de utilizar la aplicación SpTH para rellenar el formulario de control sanitario, la posibilidad de introducir los certificados y pruebas diagnósticas o de recuperación en esta aplicación y las indicaciones sobre dónde dirigir a los pasajeros en el desembarque en función de los resultados del código QR obtenido.

Pueden ampliar esta información en la circular a las [Líneas regulares de pasaje de 24 de junio](#)

11.8. Portal del Punto de Acceso Nacional, PAN

El 30 de junio la Secretaria General de Transportes y Movilidad, Dña. M^a José Rallo, presentó el portal del Punto de Acceso Nacional, al que se puede acceder a través del siguiente [enlace](#).

Los principales mensajes de la jornada fueron:

- Dentro de la futura Ley de movilidad sostenible y financiación del transporte se establecerá una obligación a los operadores de transporte y gestores de infraestructuras sobre el nivel mínimo de digitalización.
- Para llevar a cabo esa digitalización, se concederán ayudas en el marco del Plan de Recuperación.
- Por el momento, las empresas que dispongan de datos estáticos (horarios, rutas, escalas y otros datos conocidos de forma previa a la realización del viaje) en formato GTFS o NeTEx tienen la obligación de proporcionarlos. Aquellas que dispongan de información más amplia (información en tiempo real sobre retrasos o incidencias) en estos formatos, pueden incluirla de forma voluntaria.
- Solo es necesario que las empresas faciliten la URL de los datos y el sistema los incorpora, verifica y publica en la plataforma. El sistema revisará las URL proporcionadas cada 6 h.
- Para participar en la plataforma, las empresas deberán registrarse como proveedores.

Pueden ampliar esta información en nuestra [circular a la Líneas regulares de pasaje](#) de 2 de julio.

11.9. Bonificación al transporte marítimo de residentes británicos

A solicitud de una empresa asociada, hemos consultado a la Subdirección General de Coordinación y Gestión Administrativa sobre la documentación que deben presentar los ciudadanos británicos

residentes en Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla para poder acceder a la bonificación de sus billetes de transporte marítimo una vez finalizado el periodo transitorio.

En su respuesta nos confirmaron que:

- Los residentes británicos que residieran en España hasta el 31 de diciembre de 2020 justificarán su residencia mediante el certificado de inscripción en el Registro Central de Extranjeros el día 31 de diciembre de 2020, o el Documento de Retirada (que expide la policía) junto con el certificado de empadronamiento.
- Los residentes posteriores al 31 de diciembre de 2020 deberán presentar un NIE de larga duración, junto con el certificado de empadronamiento.

11.10. Aviso de posibles incidencias en puertos griegos

El 15 de junio la DGMM nos envió un aviso emitido por las Autoridades Griegas con motivo de una huelga de 24 horas convocada por varios sindicatos de marinos y prevista para el 16 de junio, en este país.

Las Autoridades griegas informaban de que se podrían producir interrupciones, cancelaciones e incidentes en los puertos griegos a lo largo del día.

No hemos tenido noticias de incidencias que afecten a las empresas asociadas a ANAVE.

11.11. Normas sobre el avituallamiento y equipamiento exento a buques, entregas en tiendas libres de impuestos y venta a bordo a viajeros

El 8 de junio se publicó en el BOE la [Orden HAC/559/2021](#), de 4 de junio, sobre normas en el ámbito aduanero, del Impuesto sobre el Valor Añadido y de los Impuestos Especiales de Fabricación, para el avituallamiento y equipamiento exento a buques y aeronaves, distintos de los privados de recreo, así como las entregas en tiendas libres de impuestos y para la venta a bordo a viajeros.

El objetivo de esta Orden es, por un lado, actualizar la normativa vigente en la materia, y por otro, establecer una norma procedimental única, independientemente de su estatuto aduanero, para:

- operaciones de suministro a buques y aeronaves (avituallamiento y equipamiento)
- tiendas libres de impuestos
- ventas a bordo de buques y aviones

Pueden ampliar esta información en nuestra circular [Explotación 42/2021/MH](#).

11.12. Convocatoria sobre ayudas del ISM para la dotación de los botiquines de los buques.

El 11 de junio se publicó en el BOE un extracto de la Resolución del ISM por la que se convocan ayudas para la dotación de los botiquines de los que han de ir provistos los buques, correspondientes al año 2020, y que les hicimos llegar mediante la circular [Explotación 44/2021/AB](#), que enviamos ese mismo día. El plazo para presentar las solicitudes finalizó el 9 de julio.

11.13. Practicaje. Pruebas específicas para el reconocimiento de la capacitación profesional para prestar servicios portuarios de practicaje.

El 29 de mayo se publicó en el BOE una Resolución de la DGMM convocando pruebas específicas prestar servicios portuarios de practicaje en los puertos de Gijón, Instalaciones Marítimas de Alúmina Española en San Ciprián, Vigo, Sevilla, Algeciras, Barcelona y Palamós. Se ofertó 1 plaza en cada puerto salvo Sevilla que convocó 2 plazas, y la celebración de las pruebas se estableció a partir de julio.

En nuestra circular [Puertos 12/2021/AB](#) pueden ampliar información sobre este punto.

11.14. Proyecto de RD sobre la actualización del contenido de los botiquines y su revisión por medios electrónicos.

En mayo, el Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones publicó un Proyecto de RD para modificar el RD 258/1999, con el objetivo de incorporar a nuestra legislación la Directiva UE 2019/1834 sobre esta materia.

Además de actualizarse el contenido de medicamentos y material sanitario de los botiquines, se propone implantar de forma generalizada la revisión de los botiquines de forma telemática, eliminándose las revisiones presenciales a bordo. Esta medida será especialmente positiva para los buques que no hacen escala en puertos españoles durante periodos de tiempo prolongados. Otra de las novedades es la introducción de un nuevo botiquín para los buques autorizados a transportar mercancías peligrosas, que deberán contar con una botella de oxígeno medicinal y un equipo de oxigenoterapia portátil.

La revisión de los botiquines de las balsas de salvamento se seguirá haciendo en las estaciones de servicio homologadas por la DGMM.

Una empresa asociada propuso incluir en el Anteproyecto una categoría especial de botiquín para las Naves de Gran Velocidad, por las particularidades y características de su operación. El Subdirector General de Acción Social Marítima nos ha indicado que esta modificación no puede hacerse al no estar contemplado este asunto en la Directiva que se traspone.

En nuestra circular [Explotación 37/2021/AB](#) pueden ampliar información sobre este punto.

11.15. Anteproyecto de Ley de creación de la Autoridad Administrativa Independiente para la investigación de accidentes.

El 11 de junio, el MITMA publicó un Anteproyecto de Ley para crear la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes en los modos de transporte.

Su objetivo es crear un organismo único multimodal que asumirá las competencias de investigación técnica de accidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil, hasta ahora atribuidas a las 3 Comisiones (CIAF, CIAIM y CIAIAC) adscritas al MITMA, que se eliminarán.

Pueden ampliar esta información en nuestra circular [SMA 14/2021/AB](#).

11.16. Encuesta anónima sobre las mujeres empleadas en el sector marítimo

La OMI y la Asociación internacional de Mujeres del Sector Marítimo (WISTA, por sus siglas en inglés) han elaborado una encuesta sobre el número de mujeres empleadas en este sector.

A petición de la DGMM, ANAVE circuló esta encuesta el pasado 7 de junio ([Varios 14/2021/MH](#)). Los datos recopilados se tratarán de forma publicando solamente datos agregados. Está previsto publicar un informe con las cifras agregadas que estará a disposición de todas las partes interesadas.

12. Ruegos y preguntas.