

REUNIÓN DEL COMITÉ DIRECTIVO DE ANAVE

Jueves, 21 de abril de 2016, a las 12:00 h
Sede de ANAVE
Calle Doctor Fleming, 11, 1º D – 28036 MADRID

Orden del Día

1. Lectura y aprobación, si procede, del acta de la reunión anterior.
2. Novedades habidas y gestiones realizadas:
 - 2.1. Política Europea de Puertos:
 - 2.1.1. Votación en el pleno del Parlamento Europeo de la propuesta de Reglamento sobre Puertos.
 - 2.1.2. Propuesta de la Comisión Europea sobre ayudas de Estado a las infraestructuras portuarias.
 - 2.2. Emisión de Certificados con arreglo al Convenio STCW (Enmiendas de Manila).
 - 2.3. SPC-Spain: Shortsea Conference 2016 (Barcelona, 29 y 30 septiembre).
 - 2.4. Participación en otras jornadas y reuniones.
3. Entrada en vigor de las enmiendas al Convenio SOLAS: pesaje obligatorio de los contenedores.
 - 3.1. Obligaciones de la norma y fecha de entrada en vigor.
 - 3.2. Información sobre la reunión mantenida con la DGMM (15 de marzo).
4. RD 56/2016 sobre auditorías energéticas.
 - 4.1. Aplicación en otros países UE.
 - 4.2. Empresas asociadas afectadas.
 - 4.3. Informe sobre la reunión mantenida con la DGMM (29 de marzo).
5. Inspecciones intermedias MLC 2006. Dificultades encontradas por las empresas.
6. Asuntos varios.
7. Ruegos y preguntas.

Asuntos adicionales de última hora:

- **Sentencia del tribunal de la EFTA sobre la estiba en Noruega.**
- **Convenio de Aguas de Lastre.**
- **Bolsa de alumnos de náutica en espera de embarque, creada por el “Embajador Marítimo de la OMI” en España.**
- **Grupo de Trabajo del Cluster Marítimo sobre suministro de electricidad desde tierra (*Cold Ironing*)**

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

La última reunión del Comité Directivo de ANAVE tuvo lugar el 9 de marzo. El borrador de [acta](#) se circuló, junto con el Orden del Día de esta reunión, el 7 de abril.

No habiéndose recibido ninguna observación a la misma, se propondrá su aprobación.

2. Novedades habidas y gestiones realizadas:

2.1. Política Europea de Puertos

2.1.1. Votación en el pleno del Parlamento Europeo de la propuesta de Reglamento sobre Puertos.

El 8 de marzo, el pleno del Parlamento Europeo aprobó (con numerosas enmiendas) la propuesta de Reglamento sobre acceso al mercado de los servicios portuarios y transparencia financiera de los puertos.

Como recordarán, esta propuesta consta de dos capítulos separados que se refieren, por una parte, al acceso a la prestación de los servicios portuarios y, por otra, a la transparencia de la gestión económica de los organismos rectores de los puertos.

Las asociaciones europeas de navieros (ECSA) han criticado duramente el texto emanado del Parlamento porque, además de añadir a las exclusiones de partida de los servicios de Estiba y Pasaje la del Practicaje, se introducen una serie de elementos restrictivos, en particular en aspectos laborales, que son contrarios a los intereses de los usuarios de los puertos.

Por otra parte, y desde el punto de vista puramente español, el texto aprobado consagraría la libertad tarifaria plena de las Autoridades Portuarias, algo que resultaría jurídicamente muy complejo de aplicar en España, dado que aquí esas tarifas son precios públicos (tasas) que deben regularse por ley en el Parlamento.

Ha comenzado ahora una fase de discusión del texto aprobado a tres bandas (Trílogos) entre el Parlamento, los Estados miembros (Consejo) y la propia Comisión, de cuyo desarrollo les mantendremos informados. **No hay otras novedades.**

2.1.2. Propuesta de la Comisión Europea sobre ayudas de Estado a las infraestructuras portuarias.

La víspera de la votación en el Parlamento, el 7 de marzo, la Comisión abrió una consulta pública sobre una propuesta de revisión de un reglamento de 2014 relativo a Ayudas de Estado con el fin de regular específicamente las concedidas a los puertos. Esta consulta estará abierta hasta el próximo 30 de mayo.

Según la propuesta de la Comisión:

- Se permitirían estas ayudas de Estado únicamente para infraestructuras abiertas al uso público general, y no para terminales para uso privativo.
- Se establecerían unos topes máximos a las aportaciones públicas para infraestructuras portuarias, en porcentaje de la inversión, mayores para inversiones de baja cuantía (hasta el 100% en proyectos de hasta 20 millones de euros) y menores cuanto mayor fuese el importe de la inversión total (50% en proyectos de más de 50 millones de euros).
- Y, aspecto importante y que probablemente será conflictivo, se permitirían ayudas a operaciones de dragado necesarias para la puesta en servicio de una infraestructura, pero no para el mantenimiento de infraestructuras comerciales.

En suma, la Comisión propone declarar la legalidad del uso de fondos públicos para las infraestructuras portuarias, y con límites bastante generosos. Habrá que ver si esto influye sobre la situación en España, donde los puertos son, por ley, autosuficientes económicamente.

No hay otras novedades.

Asuntos adicionales de última hora:

- Sentencia del tribunal de la EFTA sobre la estiba en Noruega

El Tribunal de Justicia de los Estados de la Asociación Europea de Libre Comercio (Tribunal de la EFTA) dictó el 19 de abril, una sentencia sobre la incompatibilidad del monopolio de los estibadores noruegos con las normas de la Unión Europea sobre la libre competencia, libre circulación y los derechos humanos.

El Tribunal de la EFTA es un órgano judicial supranacional responsable de los tres miembros de la EFTA que también son miembros del Espacio Económico Europeo (EEE): Islandia, Liechtenstein y Noruega. Aplica los mismos principios fundamentales que el Tribunal Europeo de Justicia, que interpreta el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. Por lo tanto, las sentencias del Tribunal de la EFTA gozan de considerable autoridad dentro de la UE.

Hemos enviado ayer la Circular Puertos 7/2016/MC adjuntando el texto completo del fallo (27 páginas en inglés) y un resumen del mismo (2 páginas en español).

Esta sentencia del Tribunal de la EFTA refuerza considerablemente los fallos anteriores del Tribunal de Justicia de la UE y los tribunales de justicia nacionales que declararon que los sistemas clásicos de pool cerrado en los puertos son contrarios a los principios fundamentales del Tratado de funcionamiento de la UE.

En efecto, como se recordará, el fallo de diciembre de 2014 contra la legislación española del servicio de estiba lo declaraba contrario a la libertad de establecimiento. Pero son nuevos elementos en esta sentencia la confirmación explícita por el Tribunal de la aplicabilidad de las normas de competencia a los convenios colectivos laborales sobre el monopolio de los estibadores de un pool, el énfasis en el derecho al empleo de los trabajadores que no forman parte del pool y el reconocimiento de la libertad fundamental de los trabajadores a no afiliarse a un sindicato de estibadores.

También es importante que se establece expresamente que, en caso de conflicto normativo, los Estados miembros de la EFTA no pueden supeditar los derechos reconocidos en los tratados básicos de la UE a otras normas, como el Convenio 137 de la OIT o a sus normas de aplicación a nivel nacional (como saben, dicho convenio, del que son parte Noruega y España, permite en principio dar prioridad en el empleo a los estibadores registrados), debiendo prevalecer los principios de los tratados UE.

Al responder a una cuestión prejudicial, este fallo no tiene efectos ejecutivos directos en ningún Estado del EEE, ni siquiera en Noruega, donde deberá ser el Tribunal Supremo nacional quien dicte la sentencia definitiva. No obstante, dado que España no ha reformado aún su legislación sobre la estiba, parece lógico que se tengan en cuenta los argumentos jurídicos y las conclusiones de la misma en el diseño de la nueva regulación española de este servicio.

2.2. Emisión de Certificados con arreglo al Convenio STCW (Enmiendas de Manila).

El 15 de marzo tratamos este asunto, junto con otros, en una reunión en la DGMM con el Subdirector General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima. El Subdirector nos

indicó que, a más tardar en el plazo de dos semanas, tenían previsto enviar a las capitanías una Instrucción de Servicio detallando los procedimientos a seguir, momento a partir del cual las capitanías podrían ya empezar a emitir los nuevos certificados de especialidad con arreglo a las enmiendas de Manila y con una fecha de validez posterior al 31 de diciembre de 2016.

Finalmente, la instrucción se retrasó unos días más, porque la DGMM quiso repasar el procedimiento para que fuese lo más ágil posible e incluyese la menor carga administrativa para las empresas. Se firmó el 8 de abril y las Capitanías la recibieron con fecha 11. En consecuencia, todas las Capitanías deben ya estar preparadas para tramitar las renovaciones. La hemos remitido a las empresas con la circular de referencia [SMA 04/2016/AB](#), de fecha 15 de abril.

En paralelo y como complemento a dicha Instrucción de Servicio, la DGMM está trabajando en un borrador de modificación de la Orden FOM/2296/2002. Prevén disponer en el próximo mes de mayo de un borrador que circularán para consulta a los agentes sociales afectados, entre ellos a ANAVE.

La DGMM pretende que esta Orden se ajuste lo más posible al Convenio STCW, con un formato que tendrá la siguiente estructura:

- En el cuerpo de la Orden se enumerarán los diferentes títulos profesionales: definición del título, atribuciones, a quién va dirigido, quién está en obligación de obtenerlo, requisitos para su obtención y forma de acreditar la competencia para la obtención del certificado, es decir, los requisitos de la enseñanza en los centros.
- En forma de Anexos a la Orden se publicarán referencias a los cursos modelo de la OMI, de forma que, si en un futuro hubiera que actualizar dichos cursos, no sea necesario modificar la Orden sino únicamente los Anexos afectados, lo que podría hacerse a través de una Resolución del Director General de la Marina Mercante.

Además, aunque no afecta directamente a las empresas, el Subdirector, como ejemplo de simplificación administrativa, nos informó de que han trasladado a las capitanías marítimas el procedimiento de homologación de los centros de formación. Hasta ahora, la tramitación (autorización de la inspección del centro, recepción del informe de inspección) se canalizaba a través de la DGMM, requiriéndose la firma del Director General y la publicación de la homologación en el BOE (que ahora ya no se exigirá, lo que elimina también el desfase entre las fechas de homologación y de publicación). El nuevo procedimiento persigue una mayor rapidez de tramitación y reducir la carga administrativa de la DGMM.

Les mantendremos informados sobre cualquier novedad que se produzca en relación con estos asuntos. **No hay otras novedades.**

2.3. SPC-Spain: Shortsea Conference 2016 (Barcelona, 29 y 30 septiembre).

La European Shortsea Conference 2016 está organizada por SPC-Spain con el apoyo del Puerto de Barcelona, miembro de su Junta Directiva desde 2010, así como de otros asociados (Grimaldi Logística, GNV, Flota Suardiaz y Neptune Lines). Patrocina los actos cuatro importantes compañías relacionadas con el sector: Bureau Veritas, Gas Natural Fenosa, Trasmediterránea y Wärtsilä.

La European Shortsea Network (ESN), que agrupa a los centros de promoción del TMCD de 22 países europeos, celebra esta Conferencia con carácter anual, cada edición en un país diferente, y organizada por el centro de promoción del país correspondiente. En anteriores ediciones, la Conferencia ha tenido en Dublín 2012, París 2013, Lisboa 2014 y en Copenhague 2015.

Las diferentes sesiones tratarán sobre los desarrollos y nuevas tendencias en el mercado europeo del TMCD (oferta y demanda), las normas medioambientales y sus implicaciones, las políticas europeas de transporte y su financiación, y las actividades de formación sobre logística e intermodalidad.

Esta Conferencia ofrece además a los participantes la oportunidad entrar en contacto con otras empresas, organizaciones y Administración españolas y europeas relacionadas con el TMCD. Entre las entidades que han confirmado ya sus intervenciones como ponentes en la Conferencia cabe citar: ANAVE, Armateurs de France, Bureau Veritas, ECASBA, ESN, Gas Natural Fenosa, Grimaldi, Grupo Suardiaz, INEA, Puertos del Estado, Puerto de Barcelona, Puerto de Valencia, Stena, Trasmediterránea y Wärtsilä.

En 2016 se cumple, además, el 10º aniversario de la Escola Europea de Short Sea Shipping (2E3S) cuya cena de conmemoración se celebrará en el marco de la Conferencia, lo que representa un aliciente adicional para estas jornadas.

En la nueva página web de SPC Spain se irá actualizando puntualmente toda la información sobre la Conferencia y próximamente se abrirá el periodo de inscripción en este [enlace](#).

Una empresa asociada (Balearia) nos ha pedido participar en el co-patrocinio de esta Conferencia. Por supuesto que estamos abiertos a apoyos adicionales.

2.4. Participación en jornadas y reuniones desde la última reunión del C. Directivo.

- 11 de marzo: D. Manuel Carlier presidió una reunión del Comité Ejecutivo de SPC-Spain, en la sede de ANAVE.
- 14 de marzo: D. Manuel Carlier se reunió con D. Eduardo Bezares, Vicepresidente de la A.P. de Sta. Cruz de Tenerife, en la sede de ANAVE.
- 15 de marzo: D. Manuel Carlier, Dña. Elena Seco y Dña. Aráiz Basurko se reunieron con D. Víctor Jiménez en la DGMM para tratar las modificaciones del Convenio SOLAS sobre pesaje de contenedores y otros asuntos que se mencionan en estas notas.
- 16 de marzo: D. Manuel Carlier se reunió en ANAVE con Dña. Paula Moreno, de Wärtsilä, para tratar asuntos relativos a la Shortsea Conference 2016.
- 17 de marzo: D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco se reunieron con D. Carlos Rodrigues Santos y D. Roy Garibaldi del Registro de Madeira.
- Ese mismo día, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco recibieron en ANAVE a D. Juan Ignacio Buen estado Grande, de Gas Natural Fenosa Comercializadora, para tratar sobre el desarrollo del negocio de suministro de GNL a buques en España.
- 29 de marzo: D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco se reunieron en la DGMM con D. José Luis García Lena, para tratar sobre la aplicación de las Auditorías Energéticas previstas en el RD 56/2016.
- 7 de abril: D. Manuel Carlier, Dña. Araiz Basurko y Dña. Maruxa Heras recibieron en ANAVE al director regional para Sudamérica de ABS Nautical Systems, D. Álvaro Pozo y el director del American Bureau of Shipping en España, D. Diego García Giraldo, quienes nos presentaron su oferta de servicios de aplicaciones informáticas para la gestión de flotas.
- **19 de abril: D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco participaron en la Asamblea General de GASNAM. La víspera tuvimos una reunión con ENAGÁS y Gas Natural Fenosa para coordinar las materias de interés dentro de la Vicepresidencia Marítima y sobre la participación de ANAVE/GASNAM en el Policy Advisory Group del proyecto LNG HIVE.**
- 21 de abril: Dña. Elena Seco tiene previsto asistir a una reunión del Comité Técnico de BV.

3. Entrada en vigor de las enmiendas al Convenio SOLAS: pesaje obligatorio de los contenedores.

3.1. Obligaciones de la norma y fecha de entrada en vigor.

En noviembre de 2014 la OMI adoptó unas enmiendas obligatorias al Convenio SOLAS, que van a entrar en vigor el **1 de julio de 2016**, que exigen pesar los contenedores con carga (“contenedores llenos”) que se reciban a bordo para su transporte. Concretamente, con vistas para reforzar la seguridad del buque, carga, y personal a bordo y en tierra, la regla 2 del capítulo VI (Información sobre la carga) de SOLAS establece en la obligación de verificar la masa bruta de los contenedores llenos antes de su estiba en el buque.

Esta norma se va a aplicar a todos los contenedores en exportación que se rigen por el Convenio Internacional sobre la Seguridad de los Contenedores (Convenio CSC) e incluye tanto a los contenedores convencionales como a los tipo cisterna, plataforma, para graneles y los que se transportan sobre un chasis o remolque, excepto cuando se transportan en un buque de transbordo rodado destinado a viajes internacionales cortos. No incluye el transporte en cabotaje Península-Baleares, ni el transbordo, ni los tráficos interinsulares de Canarias. Los tráficos Península/Canarias sí estarían incluidos.

El **expedidor** es el **responsable** de obtener y documentar la “masa bruta verificada” de un contenedor lleno. También se debe cerciorar de que dicha masa se hace constar en los documentos de expedición con tiempo suficiente para que el capitán y el representante de la terminal utilicen esta información en la elaboración del plano de estiba del buque.

SOLAS no establece un plazo concreto para que el expedidor presente la masa bruta verificada, sólo indica que dicha información se debe recibir a tiempo para que el capitán y el representante de la terminal la puedan utilizar en la elaboración del plan de estiba del buque. En todo caso, no se deberán embarcar en el buque contenedores llenos a menos que el capitán y el representante de la terminal hayan obtenido, antes del embarque, la masa bruta verificada del contenedor.

La citada regla detalla dos métodos para que el expedidor obtenga la masa bruta verificada:

- Método nº 1: una vez finalizada la arrumazón y sellado del contenedor, el expedidor pesa el contenedor lleno o encarga a un tercero que lo pese.
- Método nº 2: el expedidor (o un tercero que éste designe) pesa cada uno de los bultos y elementos de la carga, añade la masa de las paletas, madera de estiba y demás material de embalaje/envasado y de trincaje que se arrume en el contenedor, y la masa de la tara del contenedor. Para ello debe aplicar un método certificado y aprobado por la autoridad competente del Estado.

Según el Código de prácticas de seguridad para la estiba y sujeción de la carga, el capitán debe aceptar la carga a bordo sólo si está convencido de que se puede transportar en condiciones seguras.

3.2. Información sobre la reunión mantenida con la DGMM (15 de marzo).

El 15 de marzo dos representantes de una empresa asociada y varios miembros del personal de ANAVE mantuvimos una reunión con el Subdirector General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima, D. Víctor Jiménez, para tratar sobre la aplicación por la DGMM de esta nueva norma de SOLAS a partir del próximo 1 de julio.

La DGMM ha sido recientemente encargada de elaborar un proyecto de norma que pretende ajustarse lo más posible a las Directrices que ha circulado el Comité de Seguridad de la OMI

sobre esta materia. La DGMM ha identificado tres aspectos principales de las obligaciones del expedidor como responsable de llevar a cabo el pesaje del contenedor: cuándo se debe llevar a cabo el pesaje, cómo se documenta este dato y cómo se transmite la información.

Sobre el **momento** de hacer el pesaje, la DGMM entiende que cuanto más cercano se haga al origen de la mercancía será más favorable para la cadena logística y para la operativa de la terminal portuaria.

No obstante, como la norma SOLAS no dice cuándo es el mejor momento para pesar el contenedor y prevé que el pesaje también se puede hacer en la terminal si el contenedor ha llegado sin pesar, la DGMM no va a imponer que se haga obligatoriamente en uno u otro sitio. Las repercusiones, demoras y perjuicios que se originen porque los contenedores no lleguen pesados o finalmente no embarquen a bordo es una cuestión contractual entre las partes, teniendo claro que la enmienda de SOLAS dice que la obligación de efectuar el pesaje corresponde al expedidor.

En cuanto a **cómo documentar el dato**, la idea de la DGMM es establecer un régimen abierto y evitar crear un modelo de certificado específico en el que se acredite la masa bruta verificada. La idea es usar alguno de los documentos ya existentes del transporte que refleje este dato y que sea válido para cumplir los requisitos de las directrices, que básicamente es identificar quién es el que firma la verificación.

Con respecto a la **transmisión de la información**, se distinguen dos aspectos: cómo transmitirla y con qué plazo de antelación. La DGMM tiene previsto dar libertad a las partes para que usen los sistemas informáticos que actualmente vienen utilizando cuando notifican la llegada o el embarque del contenedor a la terminal. En relación con el plazo, la Orden fijará lo mismo que establecen las directrices: que la información se transmita con tiempo suficiente para que el capitán y el representante de la terminal puedan utilizarla en la elaboración del plan de estiba del buque.

Por último, sobre la exactitud de los equipos de medición, calibración y su certificación, la DGMM aceptará una certificación de la Entidad Nacional de Acreditación (ENAC) y, en los casos en los que se aplique el método 2 para la verificación, la empresa deberá acreditar que su sistema de gestión de calidad está certificado con arreglo a una norma ISO que contemple el procedimiento de pesaje.

Está previsto que en las próximas semanas dispongamos de un borrador de norma sobre este asunto. **No hay otras novedades.**

4. RD 56/2016 sobre auditorías energéticas.

Como les hemos venido informando, el pasado día 13 de febrero se publicó en el BOE el RD 56/2016, que traspone parcialmente la Directiva 2012/27, relativa a la eficiencia energética, y que establece, en particular, la obligación para las “grandes empresas” de llevar a cabo cada 4 años una auditoría energética *“que cubra, al menos, el 85 por ciento del consumo total de energía final del conjunto de las instalaciones ubicadas en el territorio nacional que formen parte de las actividades industriales, comerciales y de servicios que dichas empresas y grupos gestionan en el desarrollo de su actividad económica”*.

Según dicho RD quedan, en principio, exentas de la obligación de efectuar las auditorías las microempresas y PYMES, quedando obligadas únicamente, como queda dicho, las “grandes empresas”, entendiendo por tales aquellas que, o bien ocupen al menos a 250 personas o bien, aun sin cumplir dicho requisito, tengan un volumen de negocio que exceda de 50 millones de euros y, al mismo tiempo, un balance general que exceda de 43 millones de euros. También es de aplicación a *“los grupos de sociedades, definidos según lo establecido en el*

artículo 42 del Código de Comercio que, teniendo en cuenta las magnitudes agregadas de todas las sociedades que forman el grupo consolidado, cumplan los referidos requisitos de gran empresa”.

4.1. Aplicación en otros países UE.

Durante la tramitación de esta Directiva, la organización de las asociaciones europeas de navieros (ECSA) no consiguió que se excluyesen expresamente a los buques (que de hecho no se mencionan en la misma, como tampoco el transporte marítimo) pero sí que se incluyese en el Art. 8.6 de la Directiva el texto siguiente:

6. Se eximirá del cumplimiento de los requisitos establecidos en el apartado 4 a aquellas empresas que no sean PYME y que apliquen un sistema de gestión energética o ambiental —certificado por un organismo independiente con arreglo a las normas europeas o internacionales correspondientes—, siempre que los Estados miembros garanticen que el sistema de gestión de que se trate incluya una auditoría energética realizada conforme a los criterios mínimos basados en el anexo VI.

Se entendía que este texto, aún sin mencionar a los buques, debía servir de base para que ya sea el Plan de Gestión de la Eficiencia Energética (SEEMP) de la OMI, o bien la Norma ISO 14001, o ambas, permitiesen eximir a las empresas navieras de la aplicación a sus buques. Posteriormente se adoptó por la UE el llamado Reglamento MRV (Reg. [UE] 2015/757 relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo).

En principio, el SEEMP, que debe llevar cada buque, debe visarlo la propia Administración marítima y la norma ISO 14001 incluye la certificación por un organismo externo y acreditado. Cuando entre en vigor el Reglamento MRV, en 2018, también deberán verificarse los datos aportados sobre emisiones de CO₂.

ECSA nos ha informado de que algunos países europeos han excluido el transporte marítimo de la exigencia de llevar a cabo auditorías energéticas. Como resultado de lo tratado con la DGMM (ver apartado 4.3 de estas notas), hemos preguntado a ECSA y a las asociaciones miembros de aquellos países que han aplicado esa exclusión para conocer en mayor profundidad la base jurídica de tal exclusión. Actualmente contamos con la siguiente información:

- **Finlandia:** Las compañías ferroviarias, aéreas y de transporte marítimo no son objeto de estas auditoría energética según la legislación finesa. Es suficiente que la compañía informe sobre el consumo de energía de sus buques, pero no tienen que hacer una auditoría energética separada. Solo deberán llevar a cabo una auditoría energética en los edificios, cumpliendo los requisitos del Decreto del Gobierno.
- **Alemania:** Los combustibles de la aviación y el transporte marítimo están excluidos, ya que el objetivo de la directiva es el seguimiento y la mejora de la eficiencia energética, en el caso del transporte marítimo ya está cubierto por varios otros instrumentos de la OMI y la UE. Esta exclusión pretende evitar nuevas cargas administrativas a las empresas. Algunas navieras tienen intención de extender su certificación ISO 14000 a las instalaciones de tierra para dar cumplimiento a las obligaciones derivadas de la Directiva.
- **Grecia:** Considera que tras la adopción por la UE del citado Reglamento MRV, las auditorías sobre el combustible consumido por los buques no son necesarias ni creen que estén cubiertas por esta Directiva. Por ello, se ha aprobado una ley nacional que excluye expresamente el consumo de combustible de los buques de navegación internacional del ámbito de aplicación de la directiva.

- **Holanda:** Al igual que los anteriores, entienden que no es necesario llevar a cabo controles adicionales sobre el consumo de energía por parte de las empresas de transporte marítimo tras la aprobación del Reglamento MRV y que, por tanto, las auditorías a dichas empresas no entran dentro de los objetivos de la Directiva 2012/17.
- **Dinamarca:** La compañía titular del DOC del Código ISM es responsable de realizar las correspondientes auditorías energéticas recogidas el Certificado de gestión de la seguridad del Código ISM. Se dará por cumplido ese requisito si:
 - La empresa tiene un certificado de gestión energética ISO 50001.
 - Las empresas aplican un sistema de gestión ambiental según la ISO 14001 y dan cumplimiento a la Sección 4.4.3 de la ISO 50001 sobre “revisión de la energía”.
 - Las empresas que no cuenten con los certificados anteriores pueden dar cumplimiento a los requisitos sobre auditorías energéticas de la Directiva incluyéndolos en su Plan de Gestión de la Eficiencia Energética (SEEMP).

Según nos comprometimos, vamos a aportar esta información a la DGMM en apoyo de nuestras peticiones.

4.2. Empresas asociadas afectadas.

Tras consultar a nuestras empresas asociadas, solo 4 de ellas nos han confirmado que tienen la consideración de gran empresa y, por tanto, podrían estar dentro del ámbito de aplicación del RD. Estas cuatro empresas cuentan con el certificado ISO 14.001 por lo que en principio sería suficiente que se aceptase eximir de la Directiva y del RD a las empresas navieras que cuenten con dicho certificado de la aplicación a sus buques. No obstante, por si en el futuro esas circunstancias cambiasen, intentaremos conseguir unas condiciones de aplicación lo más flexibles que sea posible.

Esas 4 empresas eran Trasmediterránea, Balearia, TeeKay y Armas. A posteriori, el Grupo Boluda nos ha confirmado que también se le aplica y no dispone de ISO 14.001 en todas sus empresas. Eso hace que sea mayor aún el interés por simplificar la aplicación con la DGMM y el ministerio de Fomento.

4.3. Informe sobre la reunión mantenida con la DGMM (29 de marzo).

En esta reunión, organizada a petición de ANAVE, se trataron los siguientes asuntos:

- Sobre la aplicación o no del RD a los buques, la DGMM considera, en principio, que muy probablemente sí están incluidos, aunque tienen ciertas dudas al respecto. Quedamos en recabar de ECSA y sus asociaciones miembros información sobre la base jurídica de esta exclusión por los países que lo han hecho;
- En caso de que finalmente deban realizarse auditorías energéticas sobre los buques:
 - a) La DGMM nos ha confirmado que, en virtud de lo previsto en el art. 3.2 del RD 56/2016, **se aceptaría como válida una certificación ISO 14001** que cubriese la operación del buque o buques correspondientes. Dado que el RD se refiere a “territorio español”, la DGMM considera que **el RD solo se aplica a buques de pabellón español.**
 - b) Como se acordó en la anterior reunión del Comité Directivo, hemos pedido a la DGMM que se consideren también válidos los Planes de Gestión de la Eficiencia Energética de los que ya disponen todos los buques, en virtud del Anexo VI del Convenio MARPOL. Sobre este punto nos han indicado, por una parte, que, según el mismo apartado 3.2 del RD, las empresas deberían obtener una acreditación de una entidad independiente, por ejemplo una Sociedad de Clasificación (que no tendría

por qué ser de las reconocidas por la Administración marítima española, ya que no actuaría por delegación de la Administración) de que su plan resulta equivalente a una auditoría como las exigidas en el RD. Por otra parte, han descartado la posibilidad de que sea la propia DGMM la que emitiese esa certificación.

La DGMM ha mostrado su disponibilidad para acompañar a ANAVE a una reunión con el Ministerio de Industria, que ha sido quien ha traspuesto la Directiva, y apoyar la posición indicada en los puntos anteriores. **Dado que el número de empresas afectadas es reducido, les ofreceremos la posibilidad de participar directamente en estas reuniones.**

5. Inspecciones intermedias MLC 2006. Dificultades encontradas por las empresas.

En las últimas reuniones de este Comité les hemos venimos informando sobre objeciones planteadas en las inspecciones intermedias del Convenio de la OIT sobre Trabajo Marítimo (CTM 2006) a las empresas asociadas y, en su caso, las soluciones que se han ido aportando.

En el último mes ha surgido un nuevo asunto relacionado con la Prevención de Riesgos Laborales.

La Norma A4.3 del MLC, sobre Protección de la seguridad y la salud y prevención de accidentes del MLC 2006, establece que todo Estado parte deberá garantizar que los armadores provean a la gente de mar con la formación e instrucción necesarias sobre la protección de la seguridad y la salud y la prevención de accidentes.

Una de nuestras empresas asociadas, que ha sido recientemente inspeccionada, nos ha informado de que la Inspección de Trabajo (IT) le ha exigido que la formación de los marinos en estas materias sea impartida y certificada por un servicio de prevención de riesgos autorizado, no considerando suficiente la formación que se ofrece a bordo sobre la base de los procedimientos, políticas y sistemas de gestión desarrollados según el Código internacional de Gestión de la Seguridad Operacional de los Buques (Código ISM).

Según la IT, esta exigencia se basa en lo establecido por el art. 19 de la Ley 31/1995 de prevención de Riesgos Laborales: *“en cumplimiento del deber de protección, el empresario deberá garantizar que cada trabajador reciba una formación teórica y práctica, suficiente y adecuada, en materia preventiva, tanto en el momento de su contratación, cualquiera que sea la modalidad o duración de ésta, como cuando se produzcan cambios en las funciones que desempeñe o se introduzcan nuevas tecnologías o cambios en los equipos de trabajo”*.

Otra de nuestras empresas asociadas, dedicada a la contratación y colocación de marinos, nos ha confirmado que cuentan con un servicio de prevención externo, que es quien se encarga de la formación a bordo. En países extranjeros se les da formación en seguridad en origen y a bordo cuando llegan.

Es claro que tener que contratar externamente estos servicios supone un coste adicional para las empresas, que no parece justificado en tanto en cuanto existen Convenios Internacionales suscritos por España como el SOLAS y su Código ISM, que tienen rango superior a la propia Ley de Prevención de riesgos, y que dan sobrado cumplimiento tanto a la propia ley como al contenido de la Regla 4.3. del MLC 2006, tal y como quedó establecido en la DCLM Parte II. También hay que mencionar que en los buques de pesca hay una normativa específica sobre esta materia en el RD 1216/1997, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud en el trabajo a bordo de los buques de pesca, y no así en la marina mercante, que es mucho más especializada y complicada.

Además hay que recordar que, como norma general, no hay personal especializado en el sector marítimo en los servicios de prevención externos. Por todo ello, pretendemos mantener una reunión con la IT para presentar nuestros argumentos y evitar así duplicar tareas con respecto a la formación de los tripulantes. **No hay otras novedades.**

6. Asuntos varios.

6.1. III Congreso Marítimo Nacional - 10 y 11 de mayo de 2016.

La Real Liga Naval Española (RLNE) en colaboración con el Clúster Marítimo español están organizando, el 10 y 11 de mayo de 2016, en Cartagena, el III Congreso Marítimo Nacional en el que se abordará la realidad por la que atraviesa el sector marítimo español.

En nuestra circular de referencia [Varios 7/2016/MH](#) y de fecha 11 de abril pueden encontrar más información sobre los asuntos a tratar además del programa, formas de inscripción, etc.

El presidente de ANAVE y del Cluster Marítimo, D. Alejandro Aznar, expondrá una ponencia en representación de ANAVE el día 10.

6.2. Renovación del Certificado de Formación Sanitaria Avanzada del capitán

Una empresa asociada nos ha indicado recientemente que una Capitanía marítima le ha denegado el embarque de un capitán por **tener caducado el certificado de Formación Sanitaria Avanzada** y nos ha consultado sobre si es o no exigible dicha renovación, dado que, a su entender, la misma no se exige en otros registros de buques.

A este respecto podemos informarles de que el **RD 258/1999** (Condiciones mínimas sobre la protección de la salud y asistencia médica de los trabajadores del mar), en su art. 14 dice: *“los **capitanes**, patrones y el personal encargado de la utilización, control y mantenimiento del botiquín deberán recibir una **formación sanitaria específica que se actualizará obligatoriamente con una periodicidad máxima de 5 años**”.*

Este RD traspone la **Directiva 92/29** (Disposiciones mínimas de seguridad y de salud para promover una mejor asistencia médica a bordo de los buques) que, en su art. 5.3 establece que: *“el **capitán** y el trabajador o los trabajadores en los que hubiere delegado el uso del botiquín, deberán recibir una **formación específica actualizada periódicamente, por lo menos cada 5 años**”.* Por tanto, en principio, dicha formación de actualización es exigible en todos los registros europeos.

Más concretamente, en España, en 2004 la **Orden PRE/646/2004** desarrolla y unifica los requisitos de formación sanitaria que se exigen a los marinos, mediante la emisión de un certificado de formación sanitaria. En su art. 8 dice: *“los **certificados de Formación Sanitaria Específica a favor de capitanes, patrones y oficiales en quienes éstos deleguen la utilización, control y mantenimiento del botiquín, tendrá una validez máxima de 5 años, debiendo, una vez transcurrido dicho plazo, realizar un nuevo curso de Formación Sanitaria específica (inicial o avanzada) a fin de renovar dichos certificados**”.*

En desarrollo de dicha Orden, en 2013 el ISM publicó una Resolución sobre contenidos mínimos de los programas de actualización en formación sanitaria específica y sobre formación sanitaria específica a distancia. Los **cursos de actualización (16 horas)** hay que hacerlos **antes de que expire la validez del Certificado de formación sanitaria específica**. Además, tras realizar 2 cursos sucesivos de actualización (es decir, 15 años después de la primera obtención del certificado) o bien **si se supera el plazo de validez del certificado**, hay que hacer nuevamente el curso completo de Formación Sanitaria Avanzada de **40 horas**. Los centros autorizados para impartir el curso son el ISM, centros educativos oficiales y centros privados homologados.

Estas 4 normas españolas están actualmente en vigor y son de plena aplicación. Según lo anterior, independientemente de que haya delegado o no la gestión del botiquín en otro oficial del barco **el capitán debe tener siempre en vigor su Certificado de Formación Sanitaria Específica Avanzada** y para renovarlo es imprescindible hacer un curso de actualización.

Dado que ni el Convenio STCW actualizado con las enmiendas de Manila de 2010 ni el Convenio de Trabajo Marítimo establecen la obligatoriedad de dicha actualización, **ésta puede no ser requerida en registros no comunitarios**. Si bien el MLC 2006, en su Pauta B4.1.1, apartado 3, recomienda hacer cursos de perfeccionamiento cada 5 años aproximadamente, esto es una recomendación a los Estados y no tiene carácter obligatorio.

No obstante, la norma española emana de una Directiva comunitaria, por lo que todos los registros europeos deberían exigir la actualización. Para aclarar este extremo, hemos hecho consultas a varias navieras españolas que operan buques en otros registros de la UE para saber cómo se está aplicando esta norma en otros países. Según la información recibida, Chipre exige al capitán disponer del Certificado "Medical first aid" y remite únicamente a los requisitos que exige el STCW. Al no hacer ninguna mención a la Directiva europea que establece la actualización de la formación cada 5 años, cabe pensar que no la está cumpliendo. Con respecto a Madeira hemos preguntado a varias empresas y según nos ha comentado una de ellas parece ser que sí lo están exigiendo.

En todo caso, España está aplicando correctamente la Directiva europea, por lo que **recomendamos a las empresas que verifiquen adecuadamente que a sus capitanes no les caducan estos certificados** porque, como hemos indicado, si pasan 5 años sin actualizar la formación, el curso exigido pasa de 16 a 40 h de duración.

Estamos investigando la posibilidad de que parte de esta formación se reciba a distancia. También vamos a tratar de que se introduzca cierta flexibilidad, de modo que para capitanes en activo no se les exija hacer el curso completo de 40 h cuando se haya superado ligeramente el plazo de 5 años. Les informaremos oportunamente al respecto.

El ISM nos ha confirmado que se puede hacer a distancia la mayor parte del curso de 40 h. Cuando concretemos los detalles, informaremos a las empresas.

6.3. Propuesta de nuevas cualificaciones profesionales.

En nuestra circular de referencia [Rel.Ind. 2/2016/EC](#) y fecha 1 de abril, les informábamos del proceso de revisión y actualización del Catálogo Nacional de Cualificaciones Profesionales (CNCP), a partir del cual se diseña la Formación Profesional Ocupacional y la Formación Profesional Reglada.

La CEOE está recabando información de los diferentes sectores empresariales para detectar cualificaciones ausentes en el citado catálogo, y que las empresas considerarían necesarias, para así aumentar la oferta formativa de los títulos y los certificados de profesionalidad. Para más información les remitimos a la mencionada circular.

ASUNTOS ADICIONALES

6.4 GNL como combustible marino. Participación de ANAVE en la elaboración del marco nacional de acción previsto en la Directiva 94/2014

Como se recordará, ANAVE fue designado por GASNAM como su representante en el "Policy Advisory Group" (PAG) del proyecto GNL HIVE (liderado por ENAGAS y en el que participan más de 40 empresas y entidades españolas) en que, entre otras tareas, está previsto desarrollar y proponer al gobierno el Marco Nacional de Acción previsto en la Directiva 94/2014, sobre despliegue de combustibles alternativos.

Hay un gran interés por asegurar que participan en el PAG todas aquellas entidades y colectivos legítimamente interesados en el desarrollo del Marco Nacional, de modo que la propuesta de Marco que produzca el proyecto y remita al gobierno pueda englobar todos los intereses afectados.

En dicho PAG estaba previsto que participasen:

- Por la Administración pública:
 - Puertos del Estado
 - Dirección General de la Marina Mercante
 - Ministerio de Industria (Subdirección de Hidrocarburos)
 - Comisión Nacional de la Competencia
- Otras organizaciones:
 - ENAGÁS
 - SEDIGÁS (en representación sobre todo de las empresas comercializadoras de GNL)
 - GASNAM

En el día de hoy (18 de abril), ANAVE ha participado en una reunión con ENAGÁS y Gas Natural Fenosa en el que se ha acordado que:

- ANAVE participará en el PAG como Asociación de Navieros Españoles
- Se dará entrada además a otro representante adicional de GASNAM, en representación de los suministradores mediante camiones cisterna

Un colectivo no representado hasta ahora como tal son los **suministradores físicos de combustible en puerto a los buques** mediante gabarras o buques de suministro. Dado que varias empresas que prestan estos servicios son miembros de ANAVE, se nos ha pedido que exploremos la posibilidad de representar también en el PAG a dichos intereses.

Se propondrá al Comité Directivo que considere si resulta adecuado que ANAVE represente estos intereses en el PAG.

La asamblea de GASNAM del día 19 no ha sido muy clarificadora. El presidente de GASNAM (José Ramón Freire – GAS NATURAL FENOSA) sigue pensando que ANAVE debe representar en el PAG a GASNAM. Debemos aclarar este punto antes de que el proyecto arranque. Dispondremos de un primer boceto del Marco Nacional, elaborado por ISDEFE, en los próximos días.

6.5 Aplicación de la tasa al buque en el puerto de Ferrol.

Como recordarán las empresas asociadas, en el mes de febrero se informó al Comité Directivo sobre la petición, que habíamos recibido de una naviera asociada, de defender ante la AP de Ferrol unas reclamaciones que había presentado sobre la aplicación de la bonificación sobre la tasa del buque por estancias inferiores a 48 horas.

Concretamente, solicitaba la reducción a la cuota de esa tasa prevista en el art. 197.1.d del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (RD Leg 2/2011) a buques que hagan escala en en zona I "únicamente para avituallarse, aprovisionarse o reparar, con estancia máxima de 48 horas". La AP no había aplicado esta reducción, pues el buque, además de avituallar, hizo uso del servicio portuario de recogida de desechos. La AP había argumentado que la escala no cumplía la literalidad de lo exigido por el mencionado art. 197.1.

El 20 de enero, ANAVE dirigió a la AP un escrito pidiendo la reconsideración de esta interpretación a los buques que, además de avituallarse, aprovisionarse o reparar, hagan uso del

servicio de recogida de desechos del buque, argumentando que el uso de este servicio portuario es obligatorio, según el art. 112.1 del TRLPEMM y el art. 7 del R.D. 1381/2002.

Con fecha 18 de abril (más de 3 meses más tarde) hemos recibido respuesta de la AP de Ferrol (adjunta) indicándonos que, consultada de nuevo la Abogacía del Estado, ha mantenido su opinión de que el citado “beneficio fiscal debe ser interpretado de manera restrictiva”.

Tenemos constancia de que a la misma empresa, en otros puertos españoles, se le aplica la bonificación mencionada aunque entregue residuos, hasta el punto de que la propia empresa nos ha indicado que prefiere no correr el riesgo de que, si ANAVE elevase una consulta a Puertos del Estado, el resultado pudiese ser contraproducente (que se confirmase la interpretación restrictiva y se instase a todas las AAPP a aplicarla de esta forma).

No obstante, **dado que cabría también una aproximación informal a Puertos del Estado, sería muy útil saber si otras empresas tienen constancia de la aplicación de esta bonificación.**

7. Ruegos y preguntas.

Asuntos adicionales

Convenio de Aguas de Lastre

Una empresa asociada nos ha pedido que actualicemos la información disponible sobre el Convenio de Aguas de Lastre, especialmente por lo que se refiere a la posición de los EEUU.

Como es sabido, en esta semana se celebra precisamente en Londres el IMPC69, que tratará en varios aspectos sobre este asunto, por lo que para llevar a cabo una actualización completa es conveniente esperar a que termine esta reunión.

No obstante, nos hemos puesto en contacto con las SSCC, a quienes hemos anunciado que, **a mediados de mayo, organizaremos una reunión en la que presentaremos nuestro informe semestral sobre normativa de seguridad y medio ambiente y en la que prestaremos una atención especial al convenio de lastre.**

- Respecto de su entrada en vigor, en la reunión del MEPC Perú ha anunciado su ratificación, que no será suficiente para disparar la entrada en vigor. La OMI había confirmado muy recientemente que la flota de los países que han ratificado sumaba el 34,79% del GT mundial, y con la ratificación de **Perú** pasaría aproximadamente al 34,91%. Sin embargo, a comienzos de abril, **Panamá** confirmó que su registro de buques ha pedido formalmente al Parlamento que ratifique el convenio, que se esperaba una reacción positiva y que el proceso podría llevar unos 2 o 3 meses. En consecuencia, **se da por seguro que en convenio entrará en vigor en 2017, posiblemente en los meses de junio o julio.**
- Sobre la situación en los EEUU, varias SSCC nos han confirmado que no existe aún ningún equipo con la homologación definitiva, pero se considera muy probable que algunos la obtengan incluso en este mismo año. En esta situación, las recomendaciones de las diferentes SSCC no son concordantes:
 - o Una recomienda anticipar la revisión intermedia del certificado IOPP de modo que se lleve a efecto antes de la entrada en vigor antes indicada y no instalar aún los equipos, lo cual daría unos años de plazo para ello. En paralelo, solicitar a los EEUU una moratoria, que están concediendo con notable flexibilidad, simplemente alegando que no hay aún equipos homologados. Se han concedido ya a más de 5.500 buques

y no se ha denegado ninguna. La USCG afirma que si se envían las solicitudes debidamente rellenas con todos los datos, el plazo de tramitación es de 2 o 3 semanas. ANAVE dispone de los formularios correspondientes.

- Por el contrario, otra SC considera que los principales fabricantes de equipos conseguirán la homologación de EEUU más tarde o más temprano y que se podría obtener un ahorro económico muy notable si se encargan e instalan los equipos antes de que se sepa la fecha definitiva y se hayan concedido homologaciones definitivas en EEUU. Algunos fabricantes están “garantizando” que modificarían o reemplazarían los equipos en caso de no obtener finalmente la homologación.
- Respecto de la aplicación a los tráficos de TMCD, varios países del sudeste asiático han presentado al MEPC69 un documento en el que apoyan también el concepto de “zona de igual riesgo”. Parece previsible que en el MEPC se avance bastante en este concepto.

Una vez acabe el MEPC69 haremos lo antes posible una circular sobre este asunto y convocaremos la reunión indicada.

Bolsa de alumnos de náutica en espera de embarque, creada por el “Embajador Marítimo de la OMI” en España.

El pasado día 18 de abril recibimos un email del “Embajador Marítimo de la OMI en España”, comunicándonos que ha decidido crear una Bolsa de alumnos de náutica en espera de embarque.

Según se nos ha informado, el programa de Embajadores Marítimos de la OMI comenzó en 2015 y, desde el mes de noviembre, se ha designado para España a Antonio Padrón y Santiago, Capitán Marítimo de Sta. Cruz de Tenerife, a propuesta de la DGMM.

La iniciativa que nos comunica consiste en la creación de una Bolsa de Embarque, mediante la cual se coordine y facilite el embarque de alumnos de náutica con la finalidad de poder realizar sus prácticas profesionales en la mar.

Podrán inscribirse en la Bolsa de Embarque los alumnos de náutica remitiendo la siguiente documentación:

- Impreso de solicitud debidamente cumplimentado (que nos adjunta)
- CV con redacción libre, acompañado de acreditación del nivel del idioma inglés

Cada solicitud se “baremará” (de 0 a 10 puntos) en función de las siguientes consideraciones por orden de prioridad:

- Meses que faltan para finalizar las prácticas
- Curso en que se encuentra matriculado / Título académico
- Nivel de inglés / Otros idiomas

Las condiciones de incorporación, estancia a bordo y desembarque serán libremente pactadas entre las partes intervinientes.

Se nos solicita la máxima colaboración para que difundamos entre los estudiantes la existencia de este instrumento y que coadyuven a conseguir los objetivos propuestos comunicando –en su caso– la existencia de plazas disponibles.

Hemos respondido:

- Indicando nuestra sorpresa por no haber sido informados/consultados.
- Informando de que disponemos de convenios firmados con 6 universidades

- Aportando datos sobre los embarques realizados en 2015 (hicieron prácticas en buques de 20 empresas diferentes asociadas a ANAVE un total de 277 alumnos, con un total de 41.200 días de embarque, una media de 149 días/alumno). En comparación, en 2012 (que no teníamos los convenios) hubo únicamente 97 alumnos embarcados, con solo 13.116 días de embarque. Las cifras se han multiplicado prácticamente por 3 en solo 3 años.
- Que informaremos a nuestras empresas de la existencia de la bolsa y pidamos su colaboración.

Esta iniciativa sería deseable que pudiese tener el efecto de aumentar el importe de la subvención de 80.000 euros para el embarque de alumnos. De las cifras anteriores se deduce que esta subvención en 2015 fue de 1,9 euros por día de embarque, o 58 euros al mes. Teniendo en cuenta que en el Convenio firmado con Fomento se establece como referencia la cifra de 500 euros por un periodo de 3 meses de embarque (167 euros/mes), la subvención debería aumentarse como mínimo hasta 230.000 euros.

Se pide al Comité Directivo instrucciones sobre cómo tratar este asunto.

Grupo de Trabajo del Cluster Marítimo sobre suministro de electricidad desde tierra (Cold Ironing)

Una empresa asociada nos ha informado de que viene participando en un Grupo de Trabajo sobre suministro de energía desde tierra (cold ironing) del Cluster Marítimo y nos ha facilitado el acta de la cuarta reunión de este grupo.

Como es sabido, esta técnica sería una alternativa al uso de combustibles destilados o alternativos (como GNL) en puerto, con la ventaja adicional de que reduciría muy notablemente la contaminación acústica que los buques producen en los puertos. Por tanto, a priori, es una alternativa más que puede en ocasiones ser de interés para las empresas navieras. Obviamente, en condiciones de competitividad de costes con las otras posibilidades.

Sin embargo, a su entender, en dicho grupo, que está promoviendo la puesta en práctica de “proyectos piloto” en varios puertos, no se están teniendo suficientemente en cuenta los intereses de las empresas navieras y los intereses que priman son los de las empresas suministradoras de los equipos y estudios necesarios. ANAVE ha podido confirmar este punto de vista con el representante de Puertos del Estado en dicho grupo de trabajo.

Desde el punto de vista naviero y de Puertos del Estado, parece que sería muy útil que el trabajo de dicho grupo se concentrase en unificar los parámetros técnicos de este tipo de instalaciones (voltaje, frecuencia, tipo de conectores, normas de seguridad a cumplir, etc.). Pero, a continuación, los proyectos piloto deberían desarrollarse a nivel local, por las partes interesadas.

Ahora bien, el peligro puede venir de que la inversión necesaria en el puerto es bastante elevada, aún en el caso de que se obtuviesen un 50% de los fondos de la UE (por ejemplo, del programa CEF), la inversión en el puerto podría cifrarse en unos 5 millones de euros. Si un puerto lleva a cabo dicha inversión, podría verse tentado a **declarar obligatoria la toma de energía eléctrica desde puerto**, al menos para determinados tipos de usuarios regulares del puerto, como ferries o cruceros. A continuación la empresa naviera tendría que llevar a cabo la inversión y posteriormente asumir los precios del suministro eléctrico que le cargue el puerto o la empresa ccesionaria. Obviamente, esto puede ser no deseable para aquellas empresas que hayan decidido utilizar combustibles alternativos (como GNL), instalar scrubbers o bien, por otras razones, como la edad avanzada de sus buques, por ejemplo, decidan simplemente utilizar combustibles destilados.