



REUNIÓN CONJUNTA DE LA COMISIÓN PERMANENTE Y EL COMITÉ DIRECTIVO DE ANAVE

Jueves, 23 de mayo de 2013, a las 12:00 h

Sede de ANAVE: Dr. Fleming, 11, 1º D
28036 MADRID

Orden del Día

1. Lectura y aprobación, si procede, del acta de la reunión anterior.
2. Novedades habidas y gestiones realizadas.
 - 2.1. Propuesta de reglamento europeo sobre Reciclaje de buques.
 - 2.2. Próxima propuesta de Reglamento de la Comisión Europea sobre política de puertos
 - 2.3. Reuniones en ECSA.
 - 2.4. Participación en otras jornadas y reuniones.
3. Convenio de la OIT sobre el Trabajo Marítimo.
 - 3.1. Seguimiento con la Administración del proceso de implantación en España.
 - 3.2. Primeras inspecciones de buques españoles en aplicación del Convenio.
 - 3.3. Reunión en la DGMM sobre el control del cumplimiento del Convenio por el PSC (22 de mayo).
 - 3.4. Curso ANAVE-Bureau Veritas.
4. Gas Natural Licuado como combustible para los buques.
 - 4.1. Comparecencias ante la Ponencia creada por la Comisión de Medio Ambiente del Senado.
 - 4.2. Posibles iniciativas en el seno de ANAVE.
5. Posible papel de ANAVE en la negociación del Convenio Marco del servicio de Estiba.
6. Asambleas anuales 2013 de ANAVE (13 junio) y ECSA (14 junio) en Madrid. Últimos detalles sobre actos previstos.
7. Asuntos varios.
8. Ruegos y preguntas.

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

El [borrador del acta](#) de la reunión anterior del Comité Directivo, celebrada el 18 de abril, fue circulado junto con el Orden del Día de esta reunión el 10 de mayo. No habiéndose recibido ninguna observación a la misma, se propondrá su aprobación.

2. Novedades habidas y gestiones realizadas.

2.1. Propuesta de reglamento europeo sobre Reciclaje de buques.

El 18 de abril, el pleno del Parlamento Europeo rechazó, por 299 votos en contra y 292 a favor, una propuesta de su Comité de Medio Ambiente para aplicar a todos los buques mercantes que hagan escala en los puertos de la UE una tasa destinada al reciclaje de buques.

En lugar de esta tasa, el Parlamento ha pedido a la Comisión Europea que proponga, para finales de 2015, un “*sistema basado en incentivos*” para fomentar el reciclaje de buques más respetuoso con el medio ambiente.

Tras este resultado en el Parlamento, parece posible que se alcance un acuerdo final que permita adoptar el Reglamento en el mes de junio en unos términos muy en línea con la posición del sector (es decir, en línea con el Convenio de Hong Kong).

Para más información sobre este asunto, ver circular de ref.: [SMA 12/2013/AB](#) y fecha 19 de abril. También, en la sección Cuaderno Profesional del boletín de ANAVE del mes de mayo, incluimos el [resumen](#) de un interesante artículo sobre reciclaje de buques.

2.2. Próxima propuesta de Reglamento de la Comisión Europea sobre política de puertos.

El pasado día 14 de mayo, se presentó en Amberes un estudio, elaborado por la consultora Portius bajo la dirección del Prof. Van Hooydonk para la Comisión Europea sobre la problemática laboral en los puertos europeos.

Aunque el voluminoso estudio completo (unas 1400 páginas) no se ha hecho público por el momento, sí se distribuyó un amplio resumen (57 páginas) que, entre otras cosas, contiene una ficha-sinopsis de la regulación legal y la situación práctica del servicio de estiba en cada uno de los Estados miembros. Entre otras conclusiones, se señala la existencia en varios países de normas legales y de prácticas que se consideran restrictivas. Adjuntamos dicho resumen a estas notas.

La Comisión anunció en la misma jornada que tiene previsto presentar, la próxima semana, una Comunicación y **una propuesta de Reglamento sobre política de puertos y servicios portuarios**. Ahora bien, en principio esta iniciativa no afectará, precisamente, al servicio de estiba (que la Comisión prefiere que se regule por medio del “diálogo social”) y tampoco a los servicios al pasaje.

Por tanto, esta propuesta de Reglamento se centrará en dos aspectos: la aplicación de las libertades del Tratado a los demás servicios portuarios y la transparencia de la gestión financiera de las Autoridades Portuarias.

Al final del seminario en que se presentaron el estudio y esta iniciativa, la Comisión dio la palabra a las tres grandes organizaciones empresariales afectadas:

- FEPORT (operadores de servicios portuarios y, en particular, operadores de terminales) manifestó su acuerdo con la Comisión al dejar el servicio de estiba al margen del proyectado Reglamento, aseguró que sus empresas están comprometidas con el diálogo social y no descartó la posibilidad de una actuación selectiva respecto de las normas o prácticas restrictivas, allí donde existan.
- ESPO (Autoridades Portuarias) lamentó que la Comisión hubiese optado por un sistema de regulación obligatoria en lugar de por uno de directrices o recomendaciones (“soft law”) que, en su criterio, debería también aplicarse a la estiba. Manifestó su preocupación por el hecho de que con el esquema propuesto, el nuevo Reglamento afectará sobre todo a las Autoridades Portuarias.
- ECSA (empresas navieras) valoró favorablemente las conclusiones del estudio, que confirman la existencia de normas y prácticas restrictivas en el servicio de estiba. Defendió la aplicación de las libertades del tratado a todos los servicios portuarios, sin exclusiones. Reservó su opinión sobre la propuesta de Reglamento hasta tener la ocasión de analizarlo con detalle.

Está previsto que la propuesta de Reglamento sea aprobada por la Comisión Europea el miércoles 22 de mayo.

2.3. Reuniones en ECSA.

Está previsto que Dña. Elena Seco participe en una reunión del Comité de Política Marítima de ECSA, que tendrá lugar el próximo 22 de mayo en Bruselas. Se informará en el Comité Directivo de los principales asuntos discutidos en esta reunión.

2.4. Participación en otras jornadas y reuniones.

- El 22 de abril, D. José María Jiménez y Dña. Yolanda Acha, de Ibernor, José María Candina, de Biscay Shipping, acompañados por Dña. Elena Seco y Dña. Esther Celdrán, participaron en una reunión con la Inspección de Trabajo y el Servicio Público de Empleo Estatal.
- El 23 de abril, Dña. Maruxa Heras participó en una reunión del Grupo de Trabajo de Actividad del Sector Privado, de la CEOE.
- El 24 de abril, D. Manuel Carlier recibió en ANAVE a D. Miquel Ventura, Director de la Fundación Mar.
- El 25 de abril, D. Manuel Carlier, Dña. Elena Seco y Dña. Esther Celdrán se reunieron con D. Luis Guerrero y D. Javier García de Dueñas, de Bureau Veritas, para tratar sobre la aplicación del MLC 2006 (ver Apartado 3 de estas Notas).
- Ese mismo día, D. Manuel Carlier y Dña. Esther Celdrán se reunieron en ANAVE con D. Joan Ollé, Vicepresidente del Consejo General de Notariado, para tratar sobre el Proyecto de Ley de la Navegación Marítima.
- El 30 de abril, D. Manuel Carlier compareció ante una ponencia que se ha constituido en la Comisión de Medio Ambiente y Cambio Climático del Senado para tratar sobre las vertientes técnica y económica del uso de gas natural licuado como combustible para los buques (ver Apartado 4).

- El mismo día, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco se reunieron con el Director General de Marina Mercante, D. Rafael Rodríguez Valero, para analizar posibles soluciones al problema del reconocimiento de las agencias de embarque derivado del MLC 2006 (ver apartado siguiente de estas mismas notas).
- El 9 de mayo, D. Manuel Carlier representó a ANAVE en una reunión del Comité Naval español del Bureau Veritas.

Jornadas y reuniones que tendrán lugar próximamente:

- El 22 de mayo, a instancias de la DGMM, ANAVE organiza una jornada sobre la inspección por el PSC del cumplimiento del MLC 2006, a la que han confirmado su asistencia más de 30 personas de las empresas asociadas. (Ver apartado 3.3 de estas notas).
- El mismo día, Dña. Elena Seco participará en una reunión del *Shipping Policy Committee* de ECSA, en Bruselas.
- El 30 de mayo está prevista una nueva reunión del Grupo de Trabajo de Actividad del Sector Privado, a la que asistirá Dña. Maruxa Heras.

3. Convenio de la OIT sobre el Trabajo Marítimo.

3.1. Seguimiento con la Administración del proceso de implantación en España.

Como ya tuvimos ocasión de informarles en la última reunión del Comité Directivo, el pasado 17 de abril se celebró una reunión conjunta entre el Grupo de Trabajo de ANAVE sobre el MLC 2006 y la Administración (DGMM, IT e ISM), en Bilbao, en el marco de la feria de SINAVAL, cuyas conclusiones les trasladamos mediante la circular de fecha 24 de abril y ref.: [Rel.Ind.10/2013/ES](#).

Asimismo, mediante la citada circular, les hicimos llegar las traducciones al inglés tanto de los modelos de contratos de trabajo del Servicio de Empleo Público más comúnmente usados por el sector, como del lauda arbitral para el sector de la Marina Mercante. Posteriormente y mediante circular de 3 de mayo y de ref.: [Rel. Ind. 11/2013/MC](#), les hicimos llegar la traducción también al inglés del IV Convenio Marco de la Marina Mercante. Como ya les informamos, la DGMM tiene intención de publicar estas traducciones en la web del Ministerio de Fomento para darles cierta formalidad.

Entre los asuntos que se han tratado posteriormente con la Administración, citamos:

Definición de gente de mar

El 22 de abril, la DGMM hizo público el oficio que recoge las definiciones que, como autoridad competente, da a los conceptos de buque, gente de mar y aguas abrigadas según el MLC 2006, y que actualmente está colgado en la página web del Ministerio (http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERAL_ES/MARINA_MERCANTE/INFORMACION/NORMATIVA/Convenio_trabajo_2006.htm).

En el mismo, respecto del documento consultado a ANAVE en el mes de marzo, se ha eliminado de la lista de personal expresamente excluido a los “*alumnos en prácticas embarcados sin contrato en prácticas, estando a bordo exclusivamente en formación pero no trabajando*”.

Por el contrario, el documento publicado establece que: *“si bien los Alumnos en Prácticas embarcados, son gente de mar en el sentido propio de la palabra, estos contabilizarán como parte de la dotación del buque únicamente cuando embarquen con contrato en prácticas y por tanto se les considerará trabajadores amparados por este Convenio”*.

Entendemos que de este texto cabe deducir, *sensu contrario*, que en el caso de aquellos alumnos que, en aplicación de la normativa vigente (RD 973/2009) embarquen sin un contrato laboral, se entenderá que están a bordo exclusivamente en formación, pero no trabajando, por lo que no tendrán que considerarse necesariamente como “gente de mar” a los efectos del convenio. Y ello aunque el armador les abone, como es habitual, una gratificación o cubra sus costes de viaje.

Para confirmar si esta interpretación es correcta, enviamos carta el pasado 24 de abril al Subdirector General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima. Estamos a la espera de confirmar que efectivamente, se ha de interpretar así, aunque verbalmente nos han confirmado que esa interpretación sería la correcta.

Agencias de embarque

El 22 de abril, representantes de ANAVE y dos empresas asociadas que, entre otras funciones, prestan servicios de gestión de tripulaciones, mantuvimos una reunión con la Inspección de Trabajo y el Servicio de Empleo Público. En dicha reunión se trató sobre el sistema de autorización o reconocimiento que, según la Regla 1.4 del MLC 2006, todo Estado debe tener establecido para que los servicios privados de contratación y colocación de gente de mar operen en su territorio.

El problema se plantea porque dichas empresas pueden ser:

- Intermediarios entre el armador/empleador y el marino: en estos casos el Servicio de Empleo Público entendía que dichas agencias debían solicitar la autorización correspondiente para funcionar como Agencias de Colocación (RD 1796/2010).
- Empleadores directos de los marinos: por lo general, en este caso estas agencias actúan también como gestores navales o Ship managers, encargándose en términos generales de la gestión técnica de un buque. Entre las funciones como gestor figura la contratación directa de los marinos. En estos casos, la Inspección de Trabajo entendía que las agencias debían obtener la autorización correspondiente para actuar como empresas e trabajo temporal (ETT), según lo establecido en la Ley 14/1994 por la que se regulan las Empresas de Trabajo Temporal, salvo que figurasen como “armador” a los efectos del MCL 2006.

En el caso de armadores extranjeros, y con base en un Reglamento europeo, estas agencias sólo necesitan un poder del armador para ser empleadores de sus tripulaciones, debiendo sólo aportar el número de cuenta de cotización a la SS a los Servicios de Empleo Público, por lo que el tratamiento sería claramente discriminatorio, si se les exigiese funcionar como agencias de colocación o como ETT, en el caso de trabajar para armadores nacionales.

En la citada reunión se llegó a la conclusión de que, ni una ni otra regulación se adaptaba exactamente a las funciones que llevan a cabo las agencias de embarque con respecto a las tripulaciones, y que era necesario contar con otra forma de autorización o reglamentación o específica para nuestro sector, tal y como prevé el MLC 2006.

A este efecto, ANAVE planteó a la DGMM la posibilidad de que, como autoridad competente y previo informe de la Inspección de Trabajo, autorizase a operar a estas agencias, siempre que se diese cumplimiento a los requisitos del párrafo 5 de la Norma A1.4 del Convenio.

Para discutir este asunto D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco mantuvieron, el 30 de abril, una reunión con el Director General de Marina Mercante, D. Rafael Rodríguez Valero, en la que éste mostró su total disponibilidad para apoyarnos en esta iniciativa.

Ese mismo día, tal y como se nos había solicitado, le remitimos un modelo de autorización, para su consideración. En el momento de cierre de estas notas, desde la DGMM nos informan de que están a la espera de respuesta de la Inspección de Trabajo.

Cocineros

La DGMM nos ha confirmado que finalmente será a través de una Resolución del Director General, y no de una Orden Ministerial, como se reconocerá la aptitud y se concederá un certificado a los cocineros que puedan acreditar:

- Haber recibido un curso de formación como cocinero (de cualquier tipo) o
- Haber prestado servicio en la mar como cocinero durante al menos 6 meses, lo que se acreditará mediante un certificado del Capitán.

Dicha Resolución ya está en proceso de elaboración.

3.2. Primeras inspecciones de buques españoles en aplicación del Convenio.

El pasado 4 de mayo comenzaron las inspecciones. Hasta el momento parece que se realizan con bastante rapidez, y no se están detectando deficiencias serias en la mayoría de los casos. Los inspectores están dando unos 10 ó 15 días de margen a las empresas para entregar documentación no disponible en el momento de la inspección y para subsanar posibles deficiencias.

Desde ANAVE, a partir de la información que vamos recibiendo, aunque dándole un tratamiento totalmente confidencial a los detalles de las empresas, hemos elaborado un listado de cuestiones a tener en cuenta para facilitar a las empresas futuras inspecciones.

Una de las cuestiones más relevantes sobre la que se nos ha informado es la relativa a la exigencia por parte de la Inspección de Trabajo, de que los acuerdos de empleo de la gente de mar, detallan las tareas o funciones a desempeñar por el marino. En este sentido, hemos enviado una carta a D. Rafael Martínez Mesas, Subdirector de Trabajo encargado del MLC 2006, para informarle de que esto:

- No resulta necesario, ya que el Convenio STCW, de Formación, Titulación y Guardia de la Gente de Mar (BOE 133 de 4 de junio de 2012), ya incluye, para cada puesto de trabajo, una relación detallada de las funciones a desarrollar, además de las Competencias profesionales que deben adquirir para desempeñar dichas funciones, los Conocimientos y los Métodos de evaluación de la competencia.
- No resulta exigible, ya que, si bien la Norma A2.1 apartado 4.d, en la versión española del Convenio, establece que el contrato de trabajo debe incluir las *“funciones que va a desempeñar el interesado”*, la versión española del MLC 2006 no es oficial. Únicamente las versiones inglesa y francesa lo son. El mismo párrafo de la

versión inglesa, lo que establece es que se deberá indicar “*the capacity in which the seafarer is to be employed*”, es decir, el puesto de trabajo a bordo.

No hemos recibido aún respuesta de la Inspección de Trabajo sobre este asunto.

3.3. Reunión en la DGMM sobre el control del cumplimiento del Convenio por el PSC (22 de mayo).

Continuando la estrecha colaboración con que venimos trabajando en este asunto con la DGMM, y por iniciativa de ésta, se ha organizado una reunión sobre los aspectos del MLC 2006 relacionados con las inspecciones MOU (*Port State Control*).

En la misma, que coordinará el responsable del Área de PSC en la DGMM, D. Manuel Palao Lechuga, se tratarán tanto las inspecciones a buques extranjeros españoles, como las inspecciones a buques españoles en el extranjero.

Por ello, la reunión ha despertado notable interés entre las empresas, esperándose una asistencia de más de 30 personas, por lo que se ha acordado finalmente con la DGMM que tenga finalmente lugar en la Sala de Conferencias de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales de Madrid, con mayor capacidad que las disponibles en la DGMM. La reunión está prevista para el día 22 de mayo a las 11.30 h

Se informará en la reunión del Comité Directivo sobre el desarrollo de esta reunión.

3.4. Curso ANAVE-Bureau Veritas.

El curso cuenta ya con 135 participantes de 13 empresas navieras y los comentarios que seguimos recibiendo de las empresas asociadas resultan muy positivos.

Volvemos a recomendar a las empresas asociadas en la importancia de que tengan a bordo por lo menos una persona formada en los contenidos y obligaciones del Convenio y a recordarles que el curso puede resultarles totalmente gratuito, ocupándose el BV de los trámites correspondientes.

4. Gas Natural Licuado como combustible para los buques.

4.1. Comparecencias ante la Ponencia creada por la Comisión de Medio Ambiente del Senado.

En enero de este año, la Comisión Europea presentó una Comunicación en la que propone, para todos los modos de transporte, una estrategia global en materia de combustibles alternativos y el camino para su ejecución.

En el caso del transporte marítimo: pone especial énfasis en la conveniencia de potenciar el uso del GNL, cuyo desarrollo se ve obstaculizado por la falta de:

- infraestructuras de suministro;
- especificaciones técnicas comunes sobre los equipos de reabastecimiento;
- reglamentación de seguridad para el suministro

En concreto, se propone que:

- Todos los puertos marítimos y fluviales de la Red Principal Transeuropea de Transportes (TEN-T) deban contar con puntos de suministro de GNL, a más tardar el 31 de diciembre de 2020.

- “De aquí a 2014” se determinen las especificaciones técnicas comunes que debe cumplir esta infraestructura, mediante una norma europea.

La Comisión reconoce que son necesarios apoyos públicos, bien dirigidos, que actúen como catalizador, para establecer la red de suministro propuesta y, para ello, se enumera una serie de posibles fuentes de fondos:

- Europeos:
 - Programa de trabajo para el desarrollo de las Autopistas del Mar de la Red Transeuropea de Transporte (TEN-T).
 - Programa marco de I+D.
 - Programas de desarrollo regional (FEDER).
 - Créditos del Banco Europeo de Inversiones.
- Posibles ayudas con fondos nacionales, en términos compatibles con las Directrices sobre ayudas de Estado a las regiones 2007-2013.

A raíz de esta comunicación de la Comisión, en la Comisión de Medio Ambiente del Senado se acordó crear una ponencia (comisión de trabajo) sobre este asunto. Ante la misma se ha invitado a comparecer a una serie de personas, a propuesta de los diferentes partidos políticos.

El pasado día 30 de abril, compareció ante la misma el Director General de ANAVE. D. Manuel Carlier de Laval. La comparecencia consistió en una exposición de unos 20 minutos, tras la cual, los senadores miembros de la ponencia formularon numerosas cuestiones, que fueron respondidas.

4.2. Posibles iniciativas en el seno de ANAVE.

El posible uso de GNL como combustible para los buques está despertando, sin duda, un enorme interés en el sector. En los últimos dos años se han publicado docenas de informes y estudios sobre esta materia, se han llevado a cabo las primeras transformaciones de buques existentes y los primeros encargos y entregas de buques mercantes de elevado porte que utilizan GNL como combustible.

Ante el posible interés por parte de las empresas asociadas sobre este asunto, ANAVE ha creado, en su página web, un repositorio de estudios e informes, clasificados por materias, con cerca de 40 documentos, que se encuentra disponible en:

<http://www.anave.es/medio-ambiente/570-Ing-como-combustible>

Sin perjuicio de lo anterior, podría tener interés constituir en ANAVE un grupo de trabajo presencial, o bien un foro de contacto por internet, para que aquellas empresas que lo deseen puedan compartir sus experiencias.

Adicionalmente, y como consecuencia de la Comunicación de la Comisión Europea, es previsible que puedan surgir oportunidades de participar en consorcios para la puesta en marcha de proyectos o iniciativas concretas en este campo, a presentar a convocatorias de ayudas europeas.

Se solicitará a los miembros del Comité Directivo su opinión y sugerencias sobre las posibles actuaciones que ANAVE debería o no desarrollar en este campo.

5. Posible papel de ANAVE en la negociación del Convenio Marco del servicio de Estiba.

Como las empresas asociadas conocerán, se vienen desarrollando negociaciones sobre un nuevo Convenio Marco del servicio de Estiba, en las que vienen participando la asociación patronal ANESCO y las organizaciones sindicales Coordinadora, UGT y CCOO.

Habiendo tratado este asunto con varias de nuestras empresas navieras asociadas, algunas de las cuáles son también miembros de ANESCO, parece que tal vez ANAVE pudiera tener derecho a participar en la negociación de dicho Acuerdo, en defensa de los intereses específicos de las empresas navieras también autorizadas como estibadoras, aunque en el pasado nunca se haya hecho así.

A este fin, el Art. 87.3 del Estatuto de los Trabajadores establece que estarán legitimados para negociar un convenio colectivo:

3. En representación de los empresarios estarán legitimados para negociar:

...

c) En los convenios colectivos sectoriales, las asociaciones empresariales que en el ámbito geográfico y funcional del convenio cuenten con el 10 por ciento de los empresarios, en el sentido del artículo 1.2 de esta Ley, y siempre que éstas den ocupación a igual porcentaje de los trabajadores afectados, así como aquellas asociaciones empresariales que en dicho ámbito den ocupación al 15 por ciento de los trabajadores afectados.

Se solicitará a los miembros del Comité Directivo su opinión sobre la conveniencia o no de una posible actuación de ANAVE en este campo que, en su caso, pasaría por evaluar nuestra posible legitimación para ello.

Aquellas empresas que, estando interesadas en este asunto, no vayan a asistir a la reunión, pueden hacernos llegar si lo desean su punto de vista sobre el mismo y, en su caso, datos numéricos sobre su peso como empleadores en el servicio de estiba en los puertos en los que operen como estibadoras.

Sobre este asunto les hemos enviado la circular de ref.: [Puertos 11/2013/MC](#) y fecha 10 de mayo.

6. Asambleas anuales 2013 de ANAVE (13 junio) y ECSA (14 junio) en Madrid. Últimos detalles sobre actos previstos.

Como se informó en las últimas reuniones del Comité Directivo, los próximos 13 y 14 de junio tendrán lugar las Asambleas anuales de ANAVE y ECSA en los lugares y horarios que se detallan a continuación:

Jueves 13 Junio

Actos de ANAVE (horario aún por confirmar).

- 17.30 h: Comité Directivo
- 19.00 h: Asamblea (acto puramente interno de ANAVE).

Lugar: En contacto con el Contralmirante D. José Antonio González Carrión, Director del Museo Naval, se ha acordado la cesión gratuita de una sala en el Museo para ce-

lebrar el Comité Directivo y la Asamblea de ANAVE, con una cabida para unas 30 personas. Se solicitará la aprobación del Comité Directivo.

Acto conjunto ANAVE - ECSA

Lugar: Hotel Ritz de Madrid.

Autoridades: Han sido ya invitados S.A.R. el Príncipe de Asturias y la Ministra de Fomento.

Horario (ya definitivo)

20.00 h – Copa de bienvenida

20.30 h – Discursos

- Palabras presidente ANAVE (10 min)
- Palabras presidente ECSA (10 min)
- Palabras de la autoridad que presida.

21.00 h – Cena.

Como ya se informó en la última reunión del Comité Directivo, los 5 patrocinadores ya confirmados son Bureau Veritas, Carus BPS, grupo Bergé, Puertos del Estado y Repsol-Gas Natural LNG (Stream).

Estamos ya enviando las invitaciones personalizadas para el acto conjunto ANAVE - ECSA en el Hotel Ritz. Rogamos a aquellas empresas que aún no lo hayan hecho que confirmen la asistencia de las personas que asistirán a la cena, ó en caso de que no vayan a hacer uso de sus invitaciones, que también lo confirmen para poder organizar la distribución definitiva de las mesas.

Viernes 14 Junio

Actos de ECSA:

El ministerio de Fomento ha confirmado la cesión gratuita del Palacio de Zurbano.

09.30 h – *Board of Directors* y Asamblea de ECSA

13.30 h – Comida buffet (sufragada por ECSA)

14.30 h – Fin comida

7. Asuntos varios.

7.1. Proyecto RD para modificar el Reglamento de inspección y certificación de buques civiles y las Reglas comunes para las SSCC.

El 10 de mayo la DGMM nos envió para informe un proyecto de RD, que les enviamos en la circular de ref.: [SMA 13/2013/EC](#), por el que se pretenden modificar las siguientes normas:

- El Reglamento de inspección y certificación de buques civiles, aprobado por el RD 877/2011:
 - Se introducen cambios técnicos, como la **derogación de las Normas Complementarias del Convenio SOLAS** en lo que se refiere a los buques mercantes a los que es de aplicación el Convenio SOLAS, que pasarán a regirse por este Convenio. Esta modificación había sido propuesta por ANAVE.

- Se unifican todos los cuerpos de inspección en un solo cuerpo de inspectores de Seguridad marítima y otro de Subinspectores.
- El RD 877/2011 sobre Reglas y Estándares comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de la Administración Marítima. Se amplía la posible delegación en las organizaciones reconocidas de las facultades de inspección y certificación en casos de construcción y grandes reparaciones de los buques destinados únicamente al transporte de mercancías, mientras que la Administración marítima retiene estas mismas facultades con respecto a los buques de pasaje y de pasaje y carga rodada.

Hemos pedido a las empresas que nos trasladen sus comentarios sobre este proyecto, antes del próximo 30 de mayo. En una primera y rápida lectura, nuestra impresión es favorable.

7.2. RD 270/2013 sobre el certificado del seguro o la garantía financiera de la responsabilidad civil en el transporte de pasajeros por mar en caso de accidente.

El 9 de mayo se publicó en el BOE el RD 270/2013, sobre el certificado del seguro o la garantía financiera de la responsabilidad civil en el transporte de pasajeros por mar en caso de accidente.

Este RD se dicta con la finalidad de regular la expedición, por la DGMM, del certificado de seguro con el que deben contar los buques de pasaje a los que es de aplicación, para poder navegar, o entrar o salir de un puerto español, respectivamente, con destino a puertos extranjeros, según el Reglamento 392/2009.

Entre otras cosas, y tal y como ANAVE solicitó a la DGMM, el texto final establece el aplazamiento de la aplicación del Reglamento 392/2009 para los buques que realicen viajes exclusivamente nacionales, en el caso de los de clase A, hasta el 31 de diciembre de 2014, y el caso de los de clase B, hasta el 31 de diciembre de 2018.

Como novedades desde que se nos envió el proyecto a consulta cabe destacar que:

- Se permite que el Ministerio de Fomento autorice a Clubes de P&I no integrados en el Grupo Internacional (GI), a cubrir la responsabilidad civil.
- El programa de *Shoreline Insurance Managers* (SIM) (Marsh/Willis) ha recibido el visto bueno de la Dirección General del Seguro, por lo que se aceptarán las *Blue Card* por ellos emitidas y las de los Clubes de P&I que emitan sus *Blue Cards* basándose en este programa.

Por lo que respecta a la cobertura ofrecida por *Safeguard*, la DGMM necesita tener más información sobre dicho programa de cara a una posible autorización.

Para más detalle sobre este asunto, consultar la circular de 9 de mayo y ref.: [Explotación 5/2013/EC](#).

7.3. Aplicaciones electrónicas de la Seguridad Social para dispositivos móviles

En la última reunión de la Comisión Ejecutiva del Consejo General del ISM se nos informó de que se han elaborado unas aplicaciones electrónicas (apps) que facilitan el acceso a determinados servicios de la Seguridad Social (app Seguridad Social, app

Cita Previa y app Informe de Situación), a las cuales se puede acceder a través de dispositivos móviles (tablets y smartphones). Estas nuevas aplicaciones permitirán realizar toda una serie de trámites sin necesidad de acudir a ningún centro físico, por lo que se nos ha rogado se dé la máxima difusión de esta información.

Para su conocimiento y fácil uso, el ISM nos rogó que circulásemos los manuales tutoriales de estas aplicaciones, así como un documento que recoge Preguntas frecuentes que podrían plantearse en su uso. Dichos documentos les fueron circulados mediante la circular de fecha 16 de mayo y ref.: [Varios 18/2013/EC](#).

7.4. Cuestionario de la Comisión sobre exenciones de practicaje (PECs)

El 29 de abril hemos contestado a la consulta pública sobre PECs que remitió la Comisión con fecha 27 de febrero (el plazo terminaba el 9 de mayo).

También hemos enviado a la Comisión un resumen de los accidentes marítimos con práctico a bordo sucedidos entre 2007 y 2011, elaborado sobre la base de los informes publicados por la Comisión Permanente de Investigación de Siniestros Marítimos.

7.5. Revalidación de certificados para cumplir las enmiendas de Manila (STCW 2010).

La DGMM nos ha enviado una Resolución que regula la renovación de los certificados de suficiencia del Convenio de Formación y Guardia de la Gente de Mar (STCW) para adaptarlos a las enmiendas aprobadas en 2010 en la Conferencia de Manila.

Esta revalidación afecta a los títulos profesionales de Marinero de Puente y Máquinas de la Marina Mercante, y de Patrón Portuario expedidos antes del 31 de julio de 2013 conforme a la Orden FOM/2296/2002.

El canje se puede llevar a cabo presentando la solicitud correspondiente antes del 1 de enero de 2017, siempre que se cumplan las condiciones de equivalencia incluidas en dicha Resolución.

La DGMM ha comprobado que la formación exigida para obtener los certificados conforme a la Orden FOM/2296/2002, no exige formación de repaso ni actualización con los de su mismo contenido y que, con respecto a los nuevos certificados, se pueden convalidar por la formación práctica que se adquiere a bordo de los buques.

Para ampliar la información sobre este asunto, les remitimos a la circular de ref.: [SMA 16/2013/AB](#).

7.6. Dispositivos protectores contra sobretensiones a bordo de los buques.

El 3 de mayo la DGMM nos envió un Aviso de Seguridad divulgado por la EMSA sobre el uso y riesgos de algunos Dispositivos de Protección Eléctrica contra Sobretensiones a bordo de los buques (Surge Protective Devices, SPDs), de lo que les informamos mediante la circular de ref.: [SMA 15/2013/AB](#), de 16 de mayo.

EMSA se hace eco de una notificación que ha circulado sobre este asunto el Departamento de Inspección y Cumplimiento del Servicio de Guardacostas de EEUU (*US Coast Guard*). Según se ha informado, los SPDs disponibles en el mercado están diseñados fundamentalmente para su uso en tierra y, cuando se utilizan a bordo de los buques, existe riesgo de que puedan provocar incendios.

Tanto el *US Coastguard* como la DGMM han recomendado a las compañías armadoras que estudien los riesgos asociados al uso de los SPDs a bordo de sus buques y, en caso necesario, se aseguren de que disponen de procedimientos operacionales relacionados con su utilización.

7.7. Colaboración con la Armada en el ejercicio MARSEC-13.

Entre los días 20 y 24 de mayo se va a celebrar el ejercicio MARSEC-13, para el que nos han vuelto a solicitar la colaboración activa y voluntaria de los buques de las navieras asociadas.

El ejercicio se va llevar a cabo en las zonas de cabo de la Nao y cabo de Gata, Finisterre y Estaca de Bares, y entre Cádiz y Canarias. Se va a emitir un aviso a los navegantes ofreciendo a los buques que transiten dentro del área NCAGS la posibilidad de incorporarse al ejercicio.

El escenario del Sistema de Cooperación Naval y Guía del Tráfico Marítimo (*Naval Cooperation and Guidance for Shipping*, NCAGS) del ejercicio MARSEC 2013 va a simular las siguientes amenazas:

- Minado en aguas de Canarias, estrecho de Gibraltar y mar de Alborán.
- Amenaza de ataque terrorista al tráfico mercante en aguas del mar de Alborán y Mediterráneo Occidental.
- Contrabando de material nuclear en aguas del mar Cantábrico y costa Atlántica.

En la circular de ref.: [SMA 14/2013/AB](#), se incluye información adicional sobre este asunto.

El 17 de abril, en la Jornada Técnica que ANAVE celebró en Bilbao en el marco de la Feria "SINAVAL 2013", un miembro del Estado Mayor de la Fuerza de Acción Marítima de la Armada expuso una presentación sobre "Actividades de Cooperación Naval con el Tráfico Mercante desarrolladas por la Armada". Algunas empresas nos manifestaron su interés en recibir la presentación que efectuó el responsable de la Armada, que les enviamos mediante la circular de ref.: [SMA 11/2013/AB](#).

En dicha presentación se explicó en qué consiste el sistema NCAGS, las zonas de cooperación con el tráfico marítimo que actualmente la Armada mantiene activadas (Golfo de Guinea y Océano Índico) y también se facilitaron las direcciones de dos páginas "web" con información de utilidad sobre el centro de operaciones y vigilancia de la acción marítima que la Armada dispone en Cartagena.

8. Ruegos y preguntas.