



## **REUNIÓN CONJUNTA DEL COMITÉ DIRECTIVO Y COMISIÓN PERMANENTE DE ANAVE**

Miércoles, 24 de junio de 2009, a las 11:00 h  
Palacio de Congresos de Madrid – Sala Europa  
Pº Castellana, 99 - Madrid

### **Orden del Día**

1. Lectura y aprobación, si procede, del acta de la reunión anterior.
2. Novedades habidas y gestiones realizadas:
  - 2.1. Reunión con el Secretario General de Transportes.
  - 2.2. Proyecto de Real Decreto de modificación del régimen de reintegro de la subvención a pasajeros residentes no peninsulares.
  - 2.3. Proyecto de Ley de Puertos.
  - 2.4. Presentación del informe sobre novedades normativas en materia de seguridad y medio ambiente 1/09. (4 junio)
  - 2.5. Reuniones en ECSA.
  - 2.6. Asistencia a otras reuniones y jornadas.
3. Informe sobre la reunión del grupo de trabajo de asuntos industriales sobre enrole de tripulantes extranjeros no comunitarios en buques del REC. (3 junio)
4. Resultado del proceso electoral a los órganos de gobierno de la Asociación.
5. Estado de cuentas de 2008 y presupuesto para 2009.
6. Asuntos varios.
7. Ruegos y preguntas.

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

Se adjunta a estas notas el borrador de acta de la última reunión del Comité Directivo, celebrada el 28 de mayo de 2009. Se propondrá su aprobación.

## **2. Novedades habidas y gestiones realizadas.**

### **2.1. Reunión con el Secretario General de Transportes.**

El 16 de junio, el presidente de ANAVE, acompañado por D. Adolfo Utor y D. Manuel Carlier, fueron recibidos por el Secretario General de Transportes, D. José Luis Cachafeiro, con asistencia del Presidente de Puertos del Estado, D. Fernando González Laxe y el Director General de la Marina Mercante, D. Felipe Martínez.

Fue una reunión larga (más de 2 h) y muy cordial, en la que se trataron varios asuntos de importancia y actualidad, entre ellos:

- Proyecto de Ley de Puertos.
- Proyecto de RD sobre reintegro de subvenciones a pasajeros residentes.
- Enrole de tripulantes extranjeros en buques del REC.
- Deudas de empresas navieras a Autoridades Portuarias.

La impresión general fue favorable.

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

### **2.2. Proyecto de Real Decreto de modificación del régimen de reintegro de la subvención a pasajeros residentes no peninsulares.**

El 8 de junio recibimos de la DGMM para consulta el proyecto del asunto, que se nos había adelantado informalmente unos días antes y circulamos inmediatamente a las empresas afectadas.

El nuevo proyecto introduce muy pocas modificaciones respecto del borrador que nos fue consultado en mayo de 2007 (hace 25 meses). No han sido prácticamente tenidas en cuenta las alegaciones de ANAVE, que básicamente consisten en pedir la equiparación en todo lo posible con el modo aéreo y que se reconozca la subvención al transporte de un vehículo en régimen de equipaje. Se mantienen, por tanto, todas las causas de discriminación negativa frente al transporte aéreo y, en algunos casos, se introducen nuevos aspectos de discriminación.

La única modificación que cabe valorar positivamente es que se contempla expresamente la posibilidad de bonificar el transporte de un vehículo. Sin embargo, en este aspecto la redacción es confusa y (si nuestra interpretación de la misma es correcta) restrictiva.

ANAVE analizó y envió a las empresas afectadas un borrador de informe de alegaciones el viernes 12 de junio, que fue discutido en una reunión celebrada en ANAVE el miércoles 17 de junio, con asistencia de todas las empresas afectadas.

En la misma se acordó, básicamente, solicitar la asimilación al transporte aéreo en todos aquellos aspectos en los que sea posible y aclarar la regulación de la subvención al transporte de un vehículo, que en la redacción actual resulta confusa y generaría una notable complejidad documental.

### **2.3. Proyecto de Ley de Puertos.**

En la reunión mantenida con el Secretario General de Transportes y el presidente de Puertos del Estado, éste confirmó la voluntad del gobierno por sacar adelante el proyecto de Ley, para lo cual, según indicaron, sólo podrían contar con el apoyo, en su caso, del Partido Popular. Las autoridades del ministerio asumen que para conseguir dicho apoyo deberán aceptar enmiendas de cierta entidad en algunos aspectos del proyecto.

Respecto de las bonificaciones a los tráficos insulares, Puertos del Estado cree que se debe dar un tratamiento diferenciado a Canarias, cuyo carácter de región ultraperiférica sustentaría unas bonificaciones que sería más difícil justificar en Baleares y otros tráficos.

Existe también, al parecer, consenso, sobre la conveniencia de reforzar el papel de Puertos del Estado por ejemplo, coordinando una aplicación más uniforme de las tasas por las distintas AA.PP., aunque políticamente puede resultar difícil de llevar al texto legal.

Antes del mes de agosto se tramitarían únicamente las posibles enmiendas a la totalidad, siendo las enmiendas de detalle al articulado tramitadas a partir de septiembre.

Se informará más detalladamente en la reunión del Comité Directivo.

### **2.4. Presentación del informe sobre novedades normativas en materia de seguridad y medio ambiente 1/09.**

El 4 de junio, en una sesión de trabajo celebrada en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales de Madrid, ANAVE presentó el primer Informe Técnico de 2009 sobre Seguridad y Medio Ambiente que elabora semestralmente el Gabinete de Seguridad y Puertos, y recopila las novedades normativas en el ámbito marítimo nacional e internacional en materia de seguridad y medio ambiente.

A la reunión asistió una nutrida representación de profesionales de 15 empresas navieras asociadas, 2 Sociedades de Clasificación, invitados del sector de la construcción naval (PYMAR, UNINAVE y SOERMAR) y otros organismos sectoriales tales como AOP, COMISMAR, CIAIM, etc. En total, asistieron unas 50 personas. También, participó en el acto el Director General de la Marina Mercante, quien se incorporó a la última parte de la jornada dedicada a presentar dos ponencias sobre dos materias de actualidad.

En el debate mantenido con la Administración, representada por el Subdirector General de Calidad y Normalización de Buques y Equipos de la DGMM, junto con 7 colaboradores de su departamento y de la Subdirección de Seguridad Marítima, se trataron especialmente los siguientes asuntos:

- Aplicación de la regla sobre el sistema LRIT para buques en tráfico internacional y los que realizan viajes de cabotaje nacional entre Península/Canarias (ver apartado 6.1 de estas notas).
- Dificultades para renovar el “Certificado de Control de la Sanidad a bordo” en Algeciras por parte de las autoridades de Sanidad Exterior (ver apartado 6.2 de las notas al Comité Directivo).
- Retrasos para renovar en algunos puertos de Levante el “Certificado de botiquines”, según informaron algunas empresas, debido a la escasez de funcionarios del ISM disponibles para realizar la inspección de los mismos.
- Renovación inminente del Certificado de Protección del buque (ISPS), al cumplirse, el próximo 1 de julio, 5 años desde su primera expedición (ver apartado 6.3 de las notas).
- Falta de unificación de criterios en los distintos puertos para realizar la descarga de desechos generados por los buques.

- Errores en la cumplimentación de los certificados internacionales que expide la Administración por parte de los funcionarios designados y que originan deficiencias en las inspecciones de *Port State Control*.
- Aplicación a partir del 1 de enero de 2010 del artículo 4 *ter* de la Directiva 33/2005 sobre contenido de azufre, que exige a los buques utilizar combustibles con un contenido máximo de azufre del 0,1% y a los Estados miembros a comercializar gasóleo con un contenido máximo de azufre de las mismas características (0,1%).

La jornada se completó con la presentación de dos ponencias sobre materias de gran interés y actualidad:

- La próxima entrada en vigor de la recién adoptada Directiva sobre el control por el estado rector del puerto y su repercusión para las empresas navieras, por D. Manuel Palao, Jefe de Área de Inspección Operativa de la DGMM.
- La futura regulación para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> del transporte marítimo, a cargo de D. Manuel Carlier.

## 2.5. Reuniones en ECSA.

El miércoles 9 de junio D. Manuel Carlier presidió una reunión del Comité de Política Marítima de ECSA, celebrada en Bruselas, a la que también asistió Dña. Elena Seco. Entre los asuntos más importantes tratados figuran:

- La próxima revisión de las Directrices sobre ayudas de Estado al transporte marítimo, que previsiblemente se producirá en la segunda mitad de 2010. ECSA tiene previsto encargar a unos consultores externos un estudio que apoye la conveniencia de la prolongación de las mismas para permitir la supervivencia del sector de transporte marítimo europeo.
- Piratería. Se nos indicó la conveniencia de introducir en las páginas webs de las asociaciones nacionales un link al catálogo de “buenas prácticas” publicado por ICS y que ya ha sido traducido por ANAVE y publicado en el Cuaderno Profesional Marítimo, por lo que hemos procedido a incluir el mencionado link (tanto a la versión inglesa como a la traducción de ANAVE).
- Quinto informe de la Comisión Europea sobre el Reglamento de liberalización de los tráficos de Cabotaje. Varios países del norte de la UE (como Dinamarca y Holanda) pidieron mayor transparencia en la aplicación de las *Host State Conditions*.
- Contenido máximo de azufre de los combustibles marinos.

Este último asunto se debatió más detalladamente al día siguiente en una reunión del Grupo de Trabajo sobre emisiones a la atmósfera de ECSA, en la que ANAVE (nuevamente representada por D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco), reiteró la propuesta, que ya había formulado en la última reunión del *Board of Directors* de ECSA, de que ECSA pidiese a la Comisión Europea que la Directiva Comunitaria que regula el contenido máximo de azufre en los combustibles marinos se modificase para alinearla completamente con el Anexo VI de MARPOL (revisado) y, en particular, que no se llevase a efecto la exigencia del máximo de 0,1% de S en puerto que se prevé en a partir del 1 de enero de 2010.

La asociación británica, el *European Cruise Council* y con alguna matización la asociación griega, manifestaron su pleno apoyo a la propuesta española. Por el contrario, otras asociaciones, especialmente las de Finlandia, Suecia, Dinamarca, Francia y Bélgica manifestaron que difícilmente podrían apoyar esta propuesta, dado que se trata de un asunto de salud pública y no les compensaría la mala imagen que presentarían. El resto de asociaciones manifestaron no tener una postura oficial.

En una reunión posterior con Mr. Hans Meijer, funcionario de la DG de Medio Ambiente de la Comisión Europea, y encargado de este asunto, nos manifestó que no existe posibilidad de derogación dado que la Directiva no la prevé y que no hay plazo para modificar la Directiva

antes del 1 de enero de 2010. La Comisión podría iniciar una modificación de la misma pero, en caso de aprobarse, no entraría en vigor hasta bastante después.

ECSA ha incluido nuevamente este punto en el Orden del Día de una reunión del *Board of Directors* de ECSA, que tendrá lugar los días 25 y 26 de junio en París.

En esa misma reunión, ECSA nombrará a D. Juan Riva "Presidente electo". Está previsto que a esa reunión asistan el propio D. Juan Riva y D. Manuel Carlier.

## **2.6. Asistencia a otras reuniones y jornadas.**

- El 3 de junio, tuvo lugar una reunión del Grupo de Trabajo de Relaciones Industriales de ANAVE, en la que participaron D. Manuel Carlier, Dña. Elena Seco y D. Guillermo Menéndez, en la que se trató sobre el enrole de tripulantes extranjeros no comunitarios en buques del REC (ver apartado 3 de estas notas).
- El 4 de junio, tuvo lugar la presentación del Informe de ANAVE sobre Seguridad y medio Ambiente 1/2009. En esta ocasión asistió el Director General de la Marina Mercante, D. Felipe Martínez y, por razones de espacio, tuvo lugar en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales de Madrid (ver apartado 2.4 de estas notas).
- El 9 de junio, D. Manuel Carlier presidió en Bruselas una reunión del Comité de Política Marítima de ECSA, en la que también participó Dña. Elena Seco (ver apartado 2.5 de estas notas).
- Al día siguiente, ambos tomaron parte en una reunión del grupo de trabajo sobre Emisiones a la Atmósfera de ECSA (ver apartado 2.5 de estas notas).
- El 16 de junio, D. Juan Riva, Presidente de ANAVE, D. Adolfo Utor y D. Manuel Carlier, se reunieron en el Ministerio de Fomento con el Secretario General de Transportes, D. José Luis Cachafeiro, el Presidente de Puertos del Estado, D. Fernando González Laxe, el Director General de la Marina Mercante, D. Felipe Martínez y el Jefe de Gabinete del Secretario General, D. Joaquín del Moral (ver apartado 2.1 de estas notas).
- El 17 de junio, D. Juan Riva asistió a la Junta Directiva de la CEOE.
- Ese mismo día, tuvo lugar una reunión del Grupo de Trabajo de Líneas Regulares de Pasaje, en la que participaron D. Manuel Carlier, Dña. Elena Seco y D. Guillermo Menéndez, para tratar sobre el Proyecto de RD de modificación del régimen de reintegro de la subvención a pasajeros residentes no peninsulares (ver apartado 2.2 de estas Notas).
- El 18 de junio, Dña. Elena Seco participó en una reunión del Grupo de Trabajo de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible del COIN, del que es Vicepresidenta.

### Próximas reuniones a las que se tiene previsto asistir:

- El día 19 de junio, D. Manuel Carlier participará en una reunión del Cluster Marítimo en la que se tratará sobre un informe relativo a las "*Necesidades del sector marítimo y medidas propuestas para paliar la crisis*" que se quiere publicar en septiembre.
- El 23 de junio, D. Manuel Carlier y Dña. Aráiz Basurko asistirán en la DGMM a una reunión de coordinación con la Administración previa a la reunión del Comité de Protección del Entorno Marino, de la OMI, que se celebrará en Londres del 13 al 18 de julio y a la que asistirá D. Manuel Carlier como asesor técnico de la delegación española.

- Los días 25 y 26 de junio, D. Juan Riva y D. Manuel Carlier tienen previsto asistir al Board of Directors y a la Asamblea General de ECSA en París.

### **3. Informe sobre la reunión del grupo de trabajo de asuntos industriales sobre enrole de tripulantes extranjeros no comunitarios en buques del REC.**

Tras la denuncia unilateral efectuada por las centrales sindicales UGT y CCOO del acuerdo firmado con ANAVE el 29 de marzo de 2006, el 26 de mayo la Directora General de Inmigración (DGI) convocó a ANAVE y a dichos sindicatos a una reunión para tratar el asunto.

En la misma, a propuesta de la DGI, los sindicatos accedieron a que se mantuviesen en vigor las instrucciones de julio de 2007 sobre el enrole de marinos extracomunitarios, aprobadas sobre la base del acuerdo ANAVE – UGT/CCOO, y las profesiones marítimas en el catálogo de ocupaciones de difícil cobertura. A cambio, se pondría en marcha el mecanismo pactado en el propio acuerdo de 2006 entre ANAVE y los sindicatos, para el seguimiento del mismo, y la información resultante se examinaría conjuntamente en reuniones periódicas entre las tres partes (DGI, ANAVE y sindicatos). La primera reunión tendría lugar en la primera semana de julio y las empresas deberían aportar a la DGI, antes del 1 de julio, a la Dirección General de Inmigración copias básicas de todos los contratos en vigor y de los realizados en este periodo

Para concretar detalles del citado mecanismo de seguimiento, el grupo de trabajo de asuntos industriales de ANAVE se reunió el 3 de junio. Algunas empresas indicaron que prefieren aportar las copias básicas de los contratos a través de ANAVE. Asimismo, para que ANAVE cuente con información suficiente para defender la posición de las empresas en la primera reunión, se acordó que las empresas facilitarían también a ANAVE un resumen de los contratos aportados, con arreglo a un sencillo formulario, cuyo contenido se consensuó.

De todo ello se informó a las empresas en la circular Relaciones Industriales 4/09/ES. Recordamos a las empresas afectadas el compromiso de aportar la información allí especificada antes del 1 de julio.

### **4. Resultado del proceso electoral a los órganos de gobierno de la Asociación.**

Como se circuló el pasado 12 de junio, cumpliendo los plazos establecidos en el calendario electoral, las candidaturas a los órganos de gobierno de la Asociación, presentadas y aceptadas por la Junta Electoral fueron las siguientes:

Presidencia y/o Vicepresidencia de ANAVE:

- Presidente: D. Adolfo Utor
- Vicepresidente: D. Gonzalo Alvargonzález

Presidencias de Comisiones de Tráficos:

- Buques Tanque: D. Andrés Luna (TeeKay Shipping Spain)
- Buques Tramp de Carga Seca: D. José Antonio Baura (E.N. Elcano)
- Líneas Regulares de Carga: D. Vicente Boluda (Grupo Boluda)
- Líneas Regulares de Pasaje: D. Antonio Grávalos (Acciona Trasmediterránea)
- Tráficos Especiales: D. Juan Riva (Flota Suardíaz)

Vocales de zona:

- Andalucía, Ceuta y Melilla: D. Juan F. Marín (Eitzen Chemical)
- Asturias y Cantabria: D. Juan Alvargonzález (N. Alvargonzález)
- Cataluña, Levante y Baleares: Dña. Virginia Doval (T.M. Alcudia)

- Centro (2 vocalías): D. Alberto Blanco (W.W. Marpetrol)  
D. Ricardo Rubio (N. del Cantábrico)
- Galicia: D. Darío Amor (N. de Galicia)
- País Vasco: D. Francisco Garaygordobil (Cía. Remolcadores Ibaizábal)

Al no haberse presentado nada más que una candidatura para cada uno de los cargos indicados, y no habiéndose rechazado ninguna de las candidaturas presentadas, según lo establecido en los Art. 46 y 51 de los Estatutos, dichas candidaturas quedaron proclamadas como electas (ver circular **Varios 48 /09/DM** de 12 de junio).

## **5. Estado de cuentas de 2008 y presupuesto para 2009.**

En la última reunión del pasado 2008, como es habitual, las cuentas de 2008 y el presupuesto para 2009 fueron aprobadas provisionalmente por el Comité Directivo, sujeto a la aprobación de la Asamblea.

Ya en 2009, con el visto bueno del Presidente y el Tesorero de la Asociación, se ha considerado conveniente provisionar el importe correspondiente a cuotas atrasadas de tres empresas asociadas y se ha modificado en consecuencia el resultado de 2008 y el presupuesto de 2009.

Esta provisión no se dotó al cierre del año porque, dado que unos meses después comenzaría el proceso electoral, se esperaba que las cuotas pendientes quedarían liquidadas para que las empresas afectadas pudieran hacer uso de los votos que les hubiesen correspondido, como había ocurrido en el pasado.

Se adjuntan como **Anexo 1** las cuentas revisadas, resaltando las modificaciones, proponiendo su aprobación por el Comité Directivo y su posterior presentación en la Asamblea.

## **6. Asuntos varios.**

### **6.1. Instalación de equipos LRIT en buques de cabotaje nacional y fecha de aplicación en buques en tráfico internacional.**

Uno de los asuntos que generó un intenso debate con los responsables de la DGMM en la reunión de presentación del Informe Técnico de ANAVE fue la intención de nuestra Administración de aplicar de forma más estricta, la regla sobre el sistema LRIT (*Long Range Identification and Tacking*) de SOLAS, que lo literalmente recogido en la misma, en concreto:

- Adelantar la fecha en la que se exige disponer del equipo instalado a bordo en buques que realizan tráfico internacional, de forma que todos los buques cumplan a más tardar el próximo 1 de julio (en lugar de en la fecha de renovación del certificado radioelectrónico).
- Ampliar la aplicación de la regla a buques de cabotaje nacional Península/Canarias y también a aquellos que disponen de un Certificado Internacional Radioeléctrico válido para navegar en la zona marítima A3 (cobertura de satélite INMARSAT), independientemente del tráfico que realicen.

Estamos contactando con las empresas asociadas para conocer el número de buques que podrían estar afectados por esta interpretación más estricta que pretende la Administración y se informará de ello en la reunión del Comité Directivo.

También, se consultará la conveniencia o no de que ANAVE inicie alguna actuación para oponerse a dicha extensión de la aplicación, ya que por el momento no existe una norma nacional por la que pueda ser exigida.

## **6.2 Renovación inminente del Certificado de Protección del Buque (ISPS).**

El próximo día **1 de julio** se cumplen 5 años desde que se inició la aplicación del Código ISPS y el Capítulo XI-2 de SOLAS sobre medidas especiales para reforzar la protección marítima.

Como recordarán, dada la urgencia con la que el Código ISPS se implantó en las empresas, la DGMM expidió la gran mayoría de los certificados de los buques al mismo tiempo, por lo que dichos certificados caducan este año, prácticamente todos a la vez. Aunque entendemos que las empresas ya han iniciado la tramitación para su renovación, les recordamos que el art. 19.3.5 (Parte A) del Código ISPS establece la posibilidad de que **la Administración prorrogue la validez del certificado por un periodo máximo de 3 meses**, con el fin de permitir a un buque al que le haya caducado el certificado proseguir su viaje hasta el puerto en el que vaya a ser objeto de la verificación de cumplimiento.

El funcionario responsable en la DGMM de los asuntos relacionados con la protección (D. Javier Castillejo), que estuvo presente en la reunión de presentación del Informe Técnico de ANAVE, confirmó esta posibilidad y comentó que, efectivamente, ya se habían concedido prórrogas a algunas navieras que lo habían solicitado.

Entendemos este mecanismo debería evitar un colapso burocrático en los servicios de la Administración para renovar los certificados de protección, no obstante, recomendamos a las empresas que permanezcan vigilantes respecto de las fechas de renovación y plazos de las prórrogas para evitar los problemas que se podrían originar como consecuencia de disponer de un certificado caducado a bordo.

## **6.3 Inspección sanitaria de buques amarrados a monoboyas en Algeciras.**

Desde hace algún tiempo, una empresa asociada está encontrando grandes dificultades para renovar en el puerto de Algeciras el “Certificado de Control de la Sanidad a Bordo”, que expide la Dirección General de Salud Pública, de conformidad con el Reglamento Sanitario Internacional de 2005.

Aunque la naviera cursa periódicamente y con antelación suficiente la solicitud de renovación del certificado a la Dependencia de Sanidad Exterior en Algeciras, dicha Autoridad deniega tal solicitud, alegando que: *“las actuaciones en el fondeo únicamente se realizan siempre que exista una causa sanitaria justificada (de fuerza mayor)”* y entiende que *“dichas causas no son el caso de la emisión de los certificados sanitarios”*, por lo que no realiza inspecciones ni expide certificados a buques fondeados o amarrados en la monoboya, aunque éstos se encuentren dentro de los límites asignados al puerto.

La no disponibilidad de este certificado internacional renovado en un puerto extranjero puede acarrear importantes demoras al buque por parte de las autoridades sanitarias y ser motivo de expedientes sancionadores, ya que resulta extremadamente difícil de justificar la omisión de la renovación en la última escala del buque en un puerto de España, país firmante del acuerdo de la OMS y por tanto emisor de dicho certificado.

Hemos tenido conocimiento de que la principal oposición para realizar las inspecciones en el fondeo que argumenta la autoridad sanitaria se fundamenta en un aspecto de seguridad laboral y el peligro potencial al que se podría enfrentar el funcionario designado al embarcar a bordo de dichos buques, en caso de un elevado francobordo o en condiciones meteoroló-



gicas de fuerte viento y mala mar, por lo que dichos funcionarios reclaman para realizar dicha función una evaluación previa de los riesgos en el trabajo.

Este asunto se trató en la reunión del Informe Técnico de ANAVE y, aunque no es competencia de la DGMM, el Director General se ofreció a mediar ante las autoridades sanitarias con el fin de poder solventar esta situación. Hemos enviado a la DGMM una carta recordando este ofrecimiento y aportando los detalles necesarios para que se puedan llevar a cabo las gestiones prometidas.

#### **6.4 Formación exigible al personal a bordo dedicado a funciones no náuticas.**

Varias empresas con buques de pasaje nos han planteado que, teniendo la intención de reforzar con personal adicional servicios en el periodo de verano, necesitan aclarar cuál es la formación exigible al personal que, prestando servicios profesionales a bordo de un buque, no realiza tareas técnico-náuticas ni tiene asignada tareas sobre seguridad o prevención de la contaminación relacionadas con las operaciones del buque, dado que, según nos han indicado, parece haber diferencias de criterio entre las Capitanías Marítimas.

En algunos puertos se ha pretendido exigir al personal no-náutico que presta a bordo servicios profesionales no marítimos (camarero, animador, auxiliar de cabina, etc.) disponer del Certificado de Formación Básica, que contempla el Convenio STCW sobre Formación y Guardia, como requisito previo a su embarque.

Del estudio de la normativa vigente sobre la regulación de los “tipos de tripulantes” a bordo de los buques y la formación requerida a éstos, recogida en el RD 2062/1999, se deduce que el personal no-náutico al que no le hayan sido confiadas funciones sobre seguridad o de prevención de la contaminación en virtud del Cuadro de Obligaciones y Consignas del Buque, Plan de Emergencias de a Bordo en caso de Contaminación por Hidrocarburos o Manual de Gestión de la Seguridad (ISM):

- Debe figurar en la lista de tripulantes, como “personal ajeno a la tripulación y pasaje”.
- Como consecuencia del apartado anterior, no precisa del Certificado de Formación Básica, ni tampoco de la Libreta Marítima para su enrole, ya que no cumple las condiciones para que le sea expedida y por tanto no es exigible.
- Únicamente, debe recibir a bordo, en las 24 h siguientes a su embarque, una formación básica de familiarización que les permita saber cómo actuar en las situaciones anteriormente relacionadas, hecho que debe consignarse en el Diario de Navegación.

Para asegurar una aplicación correcta y uniforme de la norma por parte de las empresas navieras, remitimos una nota con las anteriores conclusiones sobre este asunto al Subdirector General de Seguridad Marítima y Contaminación de la DGMM, en la que también solicitamos la unificación de criterios entre las Capitanías a la hora de solicitar los requisitos de embarque del personal no-náutico. Recientemente, el Subdirector nos ha confirmado que nuestra interpretación era correcta, por lo que entendemos que las empresas no deberían tener más dificultades para contratar a dicho personal.

Podemos facilitar la respuesta literal de la DGMM a las empresas que lo soliciten.

#### **6.5 Cluster Marítimo Español**

La Fundación INNOVAMAR, que hasta ahora ejercía la Secretaría Técnica del Cluster Marítimo Español, ha decidido rescindir el contrato que la ligaba al mismo, con efecto, a más tardar, desde el 1 de septiembre.

El Cluster cuenta ya con unas oficinas alquiladas en un business-center en la plaza de Cuzco y algún personal propio. No obstante, esta decisión de INNOVAMAR obligará a replantear la estructura ejecutiva y probablemente el presupuesto de esta organización.

Al mismo tiempo, se está trabajando en una reestructuración de los estatutos, para introducir, entre el Presidente y la Asamblea (más de 50 miembros), un órgano ejecutivo y de control, de unos 12 miembros.

## **6.6 Referencial de calidad del servicio para el puerto de Las Palmas**

El 28 de mayo se circuló a las empresas asociadas el proyecto de referencial de calidad específico, diferente del de Puertos del Estado, que nos había sido consultado por la AP de Las Palmas, cuyo cumplimiento sería requisito necesario para poder acceder a la bonificación del 3% de la tasa al buque prevista en el artículo 27.6 de la Ley 48/2003.

Con los comentarios recibidos de las empresas se elaboró un escrito de alegaciones, que se envió el 10 de junio a la AP de Las Palmas.

El 12 de junio se recibió respuesta del Departamento de Calidad de la AP de Las Palmas informando de la incorporación al referencial de las modificaciones propuestas con excepción de la eliminación del servicio de sugerencias y reclamaciones (SyR) de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, que se consideraba redundante respecto del procedimiento de reclamaciones que las empresas ya están obligadas a aplicar. La AP ha decidido mantenerlo por considerar que este servicio supondrá una mejora para los usuarios del puerto de Las Palmas y que no implicará trabajo adicional a las empresas navieras, lo cual parece discutible.

## **6.7 Directrices sobre ayudas de Estado – Empresas de *shipmanagement***

El 16 de junio, mediante la Circular Eco.Fin.Fis 07/09/GM, informamos a las empresas de la publicación de una Comunicación, 11 de junio de 2009, de la Comisión Europea, por la que se revisa la aplicación a las empresas de *ship management* de las Directrices sobre ayudas de Estado al transporte marítimo.

Como es sabido, en la revisión por la Comisión Europea (CE), en 2004, de las Directrices sobre ayudas de Estado al transporte marítimo, se reconoció la posibilidad de admitir en los sistemas de fiscalidad por tonelaje *tonnage tax* a aquellas empresas de *ship management* que prestasen simultáneamente servicios de gestión técnica y de tripulación respecto de un mismo buque (en concreto, que asumiesen plenamente las responsabilidades derivadas del Código ISM).

Sin embargo, en esta nueva Comunicación, la CE acepta la aplicación de sistemas de *tonnage tax* a aquellas empresas de *ship management* que cumplan una serie de requisitos, incluso cuando éstas presten exclusivamente servicios de gestión técnica del buque (mantenimiento, cumplimiento de los requisitos sobre seguridad y navegabilidad, etc) o de gestión de la tripulación (contratación, formación y administración de recursos humanos en general).

Para que esta extensión de las directrices pueda ser de aplicación en España sería preciso modificar la Ley del Impuesto de Sociedades, por ello, se ha solicitado a aquellas empresas asociadas que indiquen si tendrían interés en que ANAVE instase una modificación legal en ese sentido.

## **6.8 Comprobación del contenido de azufre en el combustible en el puerto de Nápoles.**

Recientemente, el Club de P&I UK nos ha informado sobre la comprobación que tiene previsto realizar la autoridad marítima de Nápoles sobre el contenido de azufre de los combustibles de uso marítimo, para asegurar que los buques cumplen la normativa actual (Directiva 33/2005) en las aguas bajo su jurisdicción.

Está previsto realizar periódicamente pruebas a bordo de los buques y en las inspecciones de *Port State Control* y se tomarán muestras de combustible de los tanques de servicio, que se enviarán para su análisis al laboratorio químico de la Cámara de Comercio. Cada prueba tendrá un coste de 42 euros.

Les recordamos que el marco regulador actual para los buques que naveguen en aguas territoriales italianas y los que estén atracados en puerto es:

Hasta el **31 de diciembre de 2009**:

- Gasóleo: porcentaje máximo de azufre: **0,2%**.
- Fuel oil:
  - o En buques de pasaje italianos y extranjeros en tráficos de línea regular (los buques de crucero están exentos), el porcentaje máximo de azufre es del **1,5%**.
  - o Para el resto de buques, el porcentaje máximo es del **4,5%**.

A partir del **1 de enero de 2010**:

- Todos los combustibles, sin distinción de ningún tipo y para todos los buques, deberán tener un porcentaje máximo de azufre del **0,1%**.

Según la información facilitada por el Club de P&I, los buques que infrinjan estas normas podrán ser objeto de sanciones económicas de entre 15.000 y 150.000 euros, así como la posibilidad de prohibir al Capitán y/o empresa la entrada a todos los puertos italianos.

Se recomienda a las empresas que realicen viajes a puertos italianos que se aseguren de que la calidad del combustible utilizado a bordo cumple las especificaciones anteriormente mencionadas.

## **7. Ruegos y preguntas.**