



REUNIÓN DEL COMITÉ DIRECTIVO DE ANAVE

Martes, 24 de junio de 2014, a las 11:00 h
Hotel Ritz
Pla de la Lealtad, 5 - MADRID

Orden del Día

1. Lectura y aprobación, si procede, del acta de la reunión anterior.
2. Novedades habidas y gestiones realizadas:
 - 2.1. Tramitación en el Senado del Proyecto de Ley de la Navegación Marítima.
 - 2.2. Convenio Marítimo de la OIT. Regulación de las agencias de *manning*.
 - 2.3. Problemas con la expedición de Certificados de Sanidad en algunos puertos.
 - 2.4. Adopción formal de la Declaración de Atenas por los ministros de Transportes de la Unión Europea.
 - 2.5. Asociación de Promoción de Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC-Spain).
 - 2.6. Participación en otras jornadas y reuniones.
3. Formación.
 - 3.1. Embarque de alumnos en prácticas.
 - 3.2. Curso ANAVE-Lloyd's Register sobre las enmiendas de Manila al Convenio STCW.
4. Convenio sobre gestión de agua de lastre. Grupo de Trabajo de ANAVE.
5. Preparación de la asamblea de ANAVE 2014.
 - 5.1. Seguimiento de la ejecución del presupuesto del ejercicio.
 - 5.2. Detalles de lugar, fecha y actos previstos para la Asamblea de ANAVE 2014.
6. Asuntos varios.
7. Ruegos y preguntas.

Recordamos a continuación el Orden del Día completo de la jornada:

Lugar: Hotel Ritz (Plaza de la Lealtad, 5 - Madrid)

- **11:00 h - 12:15 h:** Comité Directivo (Salón Felipe IV)

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

- **13:15 h - 13:45 h:** Recepción - Aperitivo (jardines)

- **14:00 h:** Acto de Clausura de la Asamblea al que ha sido invitada la Sra. ministra de Fomento. Seguido de almuerzo (Salón Alfonso XIII) patrocinado por Carus y Lloyd's Register Marine.

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

El borrador de [acta](#) de la reunión anterior se circuló, junto con el Orden del Día de esta reunión, el pasado 12 de junio.

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

2. Novedades habidas y gestiones realizadas.

2.1. Tramitación en el Senado del Proyecto de Ley de la Navegación Marítima (PLNM).

Según se informó en la anterior reunión del Comité Directivo, el día 21 de abril se publicaron en el BOCD el texto de las propuestas de enmiendas presentadas por los diferentes grupos parlamentarios al PLNM en el Congreso y el 13 de mayo se publicó el Informe emitido por la Ponencia de la Comisión de Justicia sobre el Proyecto.

Como ya les anunciamos, a pesar de las gestiones realizadas desde ANAVE, a propuesta del Grupo Popular, tras el estudio de las enmiendas presentadas al Proyecto de Ley, la Ponencia acordó aceptar la eliminación del tercer apartado del art. 101, eliminando así la posibilidad de que las Organizaciones Reconocidas puedan limitar su responsabilidad “*por los daños que puedan ocasionar con sus errores o negligencias*”.

Por otro lado, fueron rechazadas todas las propuestas de enmiendas presentadas por Convergencia y Unión y que pretendían modificar las responsabilidades de consignatario y transitario, de forma inconsistente con los fundamentos de este proyecto, e incluso de forma contraria a la normativa nacional e internacional en la materia.

Ese mismo día, la Comisión de Justicia ratificó la ponencia y aprobó con competencia legislativa plena el PLNM, pasando el texto al Senado para continuar con su tramitación.

Tras la entrada del Proyecto en el Senado, nos hemos puesto en contacto con los senadores de la Comisión de Justicia, tanto del Grupo Popular como del Socialista, para hacerles llegar nuestras propuestas de enmiendas.

Confirmada la negativa de Fomento a la limitación de responsabilidad de las OORR, nos hemos concentrado en reintegrar al artículo 465 del Proyecto, el siguiente párrafo, que figuraba en el mismo en versiones anteriores del Proyecto, y que se eliminó poco antes de su remisión a las Cortes: “*Los seguros de protección e indemnización se regirán por sus propias pólizas y se reconocerá la acción directa contra el asegurador cuando así se prevea en los Convenios Internacionales de los que España sea Estado Parte o en normas de la Unión Europea*”. De este modo se aseguraría que la regulación de los seguros de P&I sería concordante con la práctica internacional. A este fin, con el apoyo, en la substancia, del ministerio de Justicia, intentamos conseguir luz verde de la Abogacía General del Estado (que fue quien pidió la eliminación de dicho párrafo en el último momento), lo que en última instancia no ha sido posible.

El 9 de junio de cerró el plazo de enmiendas en el Senado, las cuales fueron publicadas el pasado día 11 en el BOCG, y lamentablemente ninguna de nuestras propuestas ha sido presentada. Se prevé que la votación en el Senado pueda ser el 25 de junio.

2.2. Convenio Marítimo de la OIT. Regulación de las agencias de *manning*.

Según les informamos en la reunión del Comité Directivo del pasado 9 de abril, tanto la Inspección de Trabajo (IT) como la DGMM, se mostraban conformes con la necesidad de elaborar una norma específica para la regulación de las agencias de *manning*, pero no así la Dirección General de Empleo (DGE), que sería partidaria de aplicar a las empresas españo-

las de *manning* la normativa general sobre agencias de colocación y/o empresas de trabajo temporal.

Por ello, el pasado 28 de mayo, representantes de ANAVE mantuvimos una reunión con la DGE, la IT y la DGMM, con representantes de otros departamentos, en la que planteamos una propuesta de iniciativa legislativa específica para estas agencias, junto con un informe explicativo de las necesidades y especificidades del sector.

A pesar de que inicialmente la DGE manifestó que lo lógico es aplicar la normativa existente sobre agencias de colocación y empresas de trabajo temporal a las agencias de *manning*, sí aceptó que existen determinados preceptos de esas normas que no se adaptan exactamente al funcionamiento de este tipo de agencias especializadas, por lo que podrían valorar la posibilidad de eximir las del cumplimiento de dichos preceptos.

Sin embargo, el Ministerio de Empleo no estaría de acuerdo con elaborar para ello una norma ad hoc, ya que entiende que las exigencias del MLC 2006 son de mínimos, pero sí se podría enmendar la regulación existente para adaptarla al sector. Quedamos para ello en que haríamos un análisis minucioso de la normativa actualmente en vigor para detectar aquellos requisitos que son de imposible cumplimiento por las agencias de embarque de marinos, para lo cual hemos solicitado asimismo la ayuda de las empresas asociadas dedicadas a este tipo de actividades.

Para finales del mes de junio, está previsto celebremos otra reunión para presentar las conclusiones de nuestro análisis.

2.3. Problemas con la expedición de Certificados de Sanidad en algunos puertos.

Desde hace varios años, a varios buques de una empresa que descargan a dispositivos flotantes (monoboyas) se les deniega, en los puertos de **Algeciras** y **Huelva**, la renovación del “Certificado de Control de la Sanidad a Bordo” que tiene una **vigencia de 6 meses**, y que expiden los servicios dependientes de la Dirección General de Salud Pública, Calidad e Innovación.

A pesar de que la naviera solicita con antelación suficiente la renovación del certificado, los inspectores de Sanidad Exterior deniegan reiteradamente su solicitud alegando que: *“las actuaciones en el fondeo únicamente se realizan siempre que exista una causa sanitaria justificada (de fuerza mayor)”*, y entienden que *“dichas causas no son el caso de la emisión de los certificados sanitarios”*.

Lo que subyace detrás de este asunto, según se nos informó en su día desde la Subdelegación en Cádiz es que los inspectores de Algeciras de Sanidad Exterior se niegan a embarcar en la lancha mientras no se haga una **evaluación de riesgos laborales de dicha actividad**. Esto, que comenzó siendo un problema únicamente en Algeciras, se ha extendido también recientemente a Huelva. Hasta ahora, al menos, se les concedía una **prórroga de 1 mes** en la vigencia del certificado, cosa prevista por la reglamentación del mismo, pero ahora también se les deniega.

En consecuencia, los buques salen sin renovar el certificado y en ocasiones les multan en puertos de otros países (ej. Nigeria), ya que la empresa no puede 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.

En el pasado, desde ANAVE hemos hecho todo tipo de gestiones, muchas de ellas canalizadas a través de la DGMM, con el ministerio de Sanidad y la subdelegación en Cádiz sin ningún resultado práctico positivo.

El 28 de mayo, hemos enviado una carta a la Directora General de Salud Pública, Calidad e Innovación, que ha sido respaldada por la DGMM, en la que **le hemos solicitado su inter-**

vención para encontrar una pronta solución a esta problemática, y le hemos planteado varias alternativas posibles:

- que los inspectores de sanidad lleven a cabo directamente estas inspecciones a bordo de los buques fondeados en las mismas condiciones y con los mismos protocolos de seguridad que se aplican otros cuerpos de inspección de la Administración, o bien,
- si se considerase preferible, que se estudie la posibilidad de delegar la función inspectora en otros funcionarios de la Administración, por ejemplo, en los inspectores de las Capitanías Marítimas, dependientes de la DGMM o en inspectores médicos del ISM.

Posteriormente, pedimos reunirnos con ella para tratar ese asunto.

Hace unos días, la Directora General se ha puesto en contacto con nosotros y nos ha manifestado su sorpresa al tener conocimiento de esta situación irregular que lleva tanto tiempo sin resolverse, así como de la actuación “cuestionable” de los funcionarios locales. Se ha brindado a colaborar con ANAVE y la DGMM para poner solución cuanto antes a esta problemática.

2.4. Adopción formal de la Declaración de Atenas por los ministros de Transportes de la Unión Europea.

Los Ministros de Transporte de la UE firmaron, el 7 de mayo, la llamada “Declaración de Atenas”, que revisa la política comunitaria de transporte marítimo hasta 2018. Se trata de un documento, en general, muy positivo, cuyos aspectos más señalados resumimos en nuestra circular de fecha 8 de mayo y [Ref: UE 3/2014/MH](#).

Un mes más tarde, el 5 de junio, el Consejo de Ministros de Transportes de la UE ratificaron formalmente esta declaración, cuyo texto completo se pueden descargar en: <http://www.anave.es/images/anave-noticias/athens%20declaration.pdf>.

Dada la importancia de esta declaración, su carácter programático y lo positivo de su enfoque, se ha considerado que resulta muy útil para tomarla como base y referencia para pedir al ministerio de Fomento que la asuma como una “hoja de ruta” para el desarrollo de la política española de transporte marítimo.

2.5. Asociación de Promoción de Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC-Spain).

El pasado día 10 de junio, en la sede de Puertos del Estado, D. Manuel Carlier presidió una reunión de SPC- sobre Ecobono y Autopistas del Mar, en la que se analizaron los diferentes mecanismos de apoyo al desarrollo de las AdM en la UE, en particular, las redes TEN-T, el instrumento financiero *Connecting Europe* y la posibilidad de establecimiento de un mecanismo de apoyo a la demanda (Ecobono) a escala y con fondos europeos.

Participaron en la misma, en especial:

- D. Álvaro Rodríguez Dapena, Director Técnico de Puertos del Estado, coordinador de las actuaciones prioritarias de la Estrategia Logística de España relacionadas con el SSS y las Autopistas del Mar.
- D. Gianpaolo Polichetti, Director de SSS del Grupo Grimaldi y D. Marcos Montero, presidente de Transportes Pañalón y de la CETM, para exponer su experiencia sobre el Ecobono italiano.

En la reunión participó por primera vez la naviera Neptune Lines, recientemente incorporada a SPC Spain.

Adicionalmente, en los meses de mayo y junio, SPC Spain está celebrando jornadas formativas, dirigidas a los transportistas por carretera, en Sevilla, Valladolid y Bilbao.

2.6. Participación en otras jornadas y reuniones.

- El 7 de mayo, Dña. Elena Seco participó en una reunión del Shipping Policy Committee de ECSA en Bruselas.
- El mismo día, D. Manuel Carlier representó a ANAVE en la reunión anual del Comité Naval de Bureau Veritas, en Madrid.
- El 9 de mayo, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco se reunieron, en la sede de ANAVE, con D. Alejandro Ramírez Lago, Director de Lloyd's Register Marine, para tratar sobre un curso de formación referente al Convenio STCW (ver Apartado 3.2 de estas Notas).
- El 13 de mayo, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco se reunieron con D. Jean-Marie Bach, de SSL Energizer, empresa dedicada a soluciones de ahorro de combustible.
- El 22 de mayo, en la sede de ANAVE, tuvo lugar la primera reunión del Grupo de Trabajo constituido por ANAVE para apoyar a las empresas asociadas en la aplicación del Convenio internacional de gestión de Agua de Lastre (BWM 2004) (ver Apartado 4 de estas Notas).
- El 27 de mayo, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco se reunieron con D. Thibaud Ollivier, Vicepresidente de DVB Bank.
- El 28 de mayo, D. Manuel Carlier, Dña. Elena Seco y Dña. Esther Celdrán participaron en una reunión con el Director General de Empleo y el Director General de la Marina Mercante, para tratar sobre la regulación de las agencias de *manning*. (Ver punto 2.2 de estas notas).
- El 29 de mayo, en Vigo, D. Manuel Carlier participó en un desayuno de trabajo sobre "Nuevas formas de hacer el negocio marítimo", invitado por Viñal Abogados.
- El 30 de mayo y, posteriormente, de nuevo el 16 de junio, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco se reunieron con D. Víctor Jimenez, Subdirector General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima, de la Dirección General de la Marina Mercante, para repasar diversos asuntos pendientes.
- El 2 de junio, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco se reunieron, en la sede de ANAVE, con Dña. Paula Moreno, Account Manager de Wärtsilä Ibérica.
- El 5 de junio, D. Manuel Carlier se reunió con los Senadores del Grupo Popular D. José Luis Torres Colomer y D. Juan Rodríguez Marín, para tratar sobre el Proyecto de Ley de Navegación Marítima.
- El 10 de junio, D. Manuel Carlier presidió una reunión de SPC-Spain sobre Ecobono y Autopistas del Mar en la sede de Puertos del Estado.
- El mismo día, D. Manuel Carlier se reunió con el Senador del Grupo Socialista D. Arcadio Díaz, para tratar sobre el Proyecto de Ley de Navegación Marítima.
- El 11 de junio, D. Manuel Carlier participó en una mesa redonda sobre Seguridad Marítima que tuvo lugar en el marco del Congreso Anual de la Asociación Española de Derecho Marítimo.
- El 17 de junio se reunió la Comisión Permanente de ANAVE.

3. Formación.

3.1. Embarque de alumnos en prácticas.

En desarrollo de lo tratado en reuniones del Comité Directivo, se ha venido avanzando en el análisis de la posibilidad de embarcar alumnos de náutica (oficiales) en prácticas con contrato laboral como Marineros de Cubierta o de Máquinas.

La DGMM ha confirmado que no pondría objeción a ello, siempre que se cumplan dos condiciones:

- Que los alumnos dispongan de todos los certificados que se exigen para embarcar como Marineros de Cubierta o de Máquinas. Algunas de las escuelas y facultades de náutica están ya proporcionando parte de dichos certificados y se podrían dar cursos para obtener los que falten.
- Que la organización del trabajo a bordo les permita desarrollar las tareas formativas que prevé el convenio STCW, lo cual se debería acreditar ante la DGMM. En contacto con una empresa asociada se está preparando una propuesta concreta en este campo.

Se comentará este asunto en la reunión del Comité Directivo y se recabará el posible interés de otras empresas por adoptar este modelo.

3.2. Curso ANAVE-Lloyd's Register sobre las enmiendas de Manila al Convenio STCW.

Los próximos días 1 y 2 de julio se impartirá, en la sede de ANAVE, este curso, diseñado expresamente para ANAVE a propuesta de una empresa asociada, que contará finalmente con 16 participantes, más una persona de ANAVE y otra de la DGMM.

Sobre sus objetivos, contenidos, fechas, etc. les hemos venido informando en nuestras circulares de Ref: [Formación 4](#), [5](#) y [6 /2014/ES](#), de fechas 21 y 27 de mayo y 4 de junio respectivamente.

Si otras empresas mostrasen interés, se podría organizar otro grupo en otoño.

4. Convenio sobre gestión de agua de lastre. Grupo de Trabajo de ANAVE.

El 22 de mayo se celebró en la sede de ANAVE la primera reunión del Grupo de Trabajo sobre el Convenio de Gestión del de Agua de Lastre en la que habían anunciado su participaron representantes de 10 empresas asociadas pero finalmente asistieron sólo 5.

En dicha reunión se acordó poner a disposición de las empresas la documentación relativa al Grupo de Trabajo así como otros documentos elaborados por organizaciones como la OMI, ECSA, Intertanko o las Sociedades de Clasificación que puedan resultar de interés. Para mayor facilidad, hemos creado en la web de ANAVE un [repositorio de documentos](#) con varios apartados en el que incluiremos progresivamente documentación sobre varios temas que consideramos de especial relevancia

Entre los asuntos tratados en la reunión cabe mencionar la complejidad de las fechas de aplicación de la normativa de los EEUU, sobre el que hemos aportado información adicional en nuestra circular de [Ref.: SMA 28/2014/ES](#), de 10 de junio.

No se han producido novedades respecto de las ratificaciones del convenio, y sigue siendo posible que entre en vigor en el segundo semestre de 2015. Cuanto más profundizamos en el contenido del convenio y su complejidad, más nos convencemos de que todas las empre-

sas asociadas que operen buques, de una u otra forma, acabarán viéndose involucradas en el mismo, por lo que recomendamos a todas que se incorporen a este grupo de trabajo para iniciar cuanto antes el estudio de cómo les afectará.

5. Preparación de la asamblea de ANAVE 2014.

A continuación de esta reunión del Comité Directivo, a las 12:15 h, está convocada la Asamblea General Ordinaria de 2014.

5.1. Seguimiento de la ejecución del presupuesto del ejercicio.

En la reunión del Comité Directivo de diciembre pasado, como es habitual, con el visto bueno del Tesorero, se aprobaron provisionalmente las cuentas de 2013 y un presupuesto para 2014, sujetos a la ratificación por la Asamblea.

Asimismo, se acordó mantener, un año más, el importe de las cuotas asociativas para 2014.

Se adjuntan como **Anexo 1** dichas cuentas, que no han sufrido ninguna modificación a lo largo del año, para su posterior presentación en la Asamblea:

- Resultado a 31.12.2013 y Presupuesto 2014
- Cuenta de Pérdidas y Ganancias a 31.12.2013
- Balance de situación a 31.12.2013.

A cierre del mes de mayo, los ingresos por cuotas de ANAVE (que incluyen las cuotas del primer y segundo trimestre de 2014) ascienden a 320.000 euros. El presupuesto total de esta partida para 2014 es de 629.980 euros, por lo que, si no hubiese cambios en el número de empresas asociadas ni en el número de buques dados de alta en ANAVE, el importe presupuestado podría cumplirse a final de año, con un ligero superavit.

Los costes principales también se encuentran en línea con el presupuesto y a priori no se esperan grandes modificaciones excepto en la partida de "Gastos de mantenimiento del local" que serán más elevados a final de año debido a un ajuste de los gastos de calefacción acordado en Junta de la Comunidad de Propietarios, que afecta negativamente a ANAVE. No obstante, este mayor gasto se compensará, casi en su totalidad, por el menor coste en gastos de Asamblea gracias al patrocinio de la misma por Carus y Lloyds's Register.

En consecuencia, siempre que no haya cambios significativos en la flota asociada, el resultado a 31 de diciembre podría resultar en línea con lo previsto en diciembre pasado.

5.2. Detalles de lugar, fecha y actos previstos para la Asamblea de ANAVE 2014

Todos los actos de la asamblea general de ANAVE 2014 tendrá lugar en el Hotel Ritz (Plaza de la Lealtad, 5 - Madrid), con arreglo al siguiente Orden del Día:

- **11:00 h - 12:15 h:** Comité Directivo (Salón Felipe IV).
- **12:15 h - 13:00 h:** Asamblea general ordinaria de ANAVE (acto interno) (Salón Felipe IV).
- **13:15 h - 13:45 h:** Recepción - Aperitivo (jardines) (*)
- **14:00 h:** Acto de Clausura de la Asamblea al que ha sido invitada la Sra. ministra de Fomento. Seguido de almuerzo (Salón Alfonso XIII) (*)

(*) Patrocinados por Carus y Lloyd's Register Marine.

6. Asuntos varios.

6.1. Tax Lease: Publicación de la Decisión en el DOUE

El pasado 16 de abril, se publicó en el DOUE la Decisión de la Comisión Europea (CE) relativa a la ayuda estatal ejecutada por España Régimen fiscal aplicable a determinados acuerdos de arrendamiento financiero también conocidos como Sistema español de arrendamiento fiscal (SEAF).

El plazo para interponer el recurso, según los artículos 263 del Tratado de Funcionamiento de la UE y 101 y 102 del Reglamento de procedimiento del Tribunal General, es de 2 meses y 10 días, a contar desde el decimocuarto día siguiente a la fecha de la publicación del acto en el DOUE (en este caso, desde el día 30 de abril), por lo que la fecha límite para interponer recurso sería el próximo 10 de julio.

6.2. Aplicación de los límites al contenido de azufre de los combustibles marinos a los buques metaneros durante su navegación por las zonas de control de emisiones

En los últimos meses, les hemos venido informando de nuestras gestiones con vistas a que la Comisión Europea autorice a los buques metaneros, a utilizar el mismo método de equivalencia ya aprobado por la Comisión en 2010 (aplicable a los buques metaneros en puerto) durante su navegación por las ECAs a partir del 1 de enero de 2015.

El 6 de junio, la DG de Medio Ambiente de la Comisión Europea ha enviado un escrito a ECSA en el que consideran aceptable aplicar el método de equivalencia alternativo, con la condición de que para la llama piloto se utilice HFO con un contenido de azufre igual o menor al 0,5%.

Esto no supondría ningún problema si estuviese garantizada la disponibilidad de ese HFO con contenido de azufre igual o menor al 0,5%. En contacto con la Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos (AOP), nos han indicado que sus empresas asociadas, actualmente, no comercializan en España HFO con contenido de azufre igual o inferior al 0,5%, y tampoco es previsible que lo hagan en el futuro próximo.

Por el contrario, a través de ECSA y de algunas empresas asociadas a ANAVE hemos podido saber que, aparentemente, se está ya comercializando HFO con contenido de azufre igual o inferior al 0,5% en: Japón; Norte de África (fundamentalmente Argelia); Sur América (fundamentalmente Argentina); Oeste de África (Sonangal and Addax) y Norte de Europa (Amberes, Rotterdam y, posiblemente, Zeebrugge). No hemos podido aún contrastar si existe esa disponibilidad en grandes cantidades. Obviamente, de ser así, no sólo para metaneros, sino también para todos los buques, el cumplimiento de los nuevos límites de azufre sería mucho más sencillo y barato.

En contacto con las empresas afectadas, varias nos han indicado que, en principio, están de acuerdo con la propuesta de la Comisión pero que habría que solicitar a ésta que, en el mismo escrito de autorización, se incluyese un párrafo haciendo referencia al artículo 4.bis, apartado 5 ter de la Directiva 1999/32 modificada por las Directivas 33/2005 y 33/2012. Este artículo establece los pasos a seguir en caso de que un buque no pueda obtener combustible con un contenido de azufre que se ajuste a los requisitos de la Directiva y, en particular, indica que *“El buque no estará obligado, para lograr dicho cumplimiento, a desviarse del trayecto previsto ni a retrasarlo de manera injustificada”*.

A la espera de nuevas observaciones, ésta sería, en principio la posición de ANAVE en la próxima reunión del plenario del *European Sustainable Shipping Forum*, que se celebrará en Bruselas el jueves 26 de junio y a la que tiene previsto asistir D. Manuel Carlier. Adicionalmente, ya hemos solicitado a la DGMM que, en caso de que esta decisión siga adelante, su representante en dicha reunión apoye la petición de ANAVE de incluir una aclaración en el mismo sentido indicado en el párrafo anterior.

6.3 Averías e incidentes a notificar a las Capitanías Marítimas y DGMM.

El 28 de mayo, la DGMM nos envió un escrito en el que se recuerda a las compañías la obligación de notificar a las Capitanías y a la DGMM, a la mayor brevedad posible, cualquier incidente de consideración que afecte a la seguridad del buque, de la vida humana en el mar o de la navegación o que pueda significar un riesgo de contaminación del medio ambiente (averías, defectos descubiertos, reparaciones del buque y de sus equipos).

Conviene recordar que en los casos de averías sobrevenidas durante un viaje, **la notificación previa puede evitar detenciones por el Estado rector del puerto.**

La deberá llevar a cabo la naviera o el capitán del buque, de la siguiente manera:

- **Caso 1: buque en puerto español o aguas españolas:** notificación al Capitán Marítimo de la Capitanía a la que pertenezcan las aguas y a la sociedad de clasificación.
- **Caso 2: buque en puerto extranjero o aguas extranjeras:** notificación a la DGMM, a las autoridades marítimas del puerto en el extranjero y a la sociedad de clasificación del buque. Se debe conservar a bordo una copia de dicha notificación, para mostrarla a los inspectores del Estado rector del puerto, en caso de ser requerida.

Para facilitar y centralizar las notificaciones, la DGMM ha creado la siguiente dirección de correo electrónico al que las empresas deben dirigir sus comunicaciones:
incidentebuque.dgmm@fomento.es

En caso necesario, se debe **modificar el Manual de Gestión de la Seguridad** del buque para que ajustarlo al procedimiento de notificación de incidentes.

Pueden encontrar información adicional sobre este asunto en la circular de referencia [SMA 27/2014/AB](#), de 2 de junio.

6.4 Actuación de las compañías en caso de deficiencias relacionadas con la formación sobre protección marítima.

El 1 de junio, el MOU de París sobre Port State Control (PSC) publicó unas *“Directrices sobre medidas a adoptar por los inspectores en caso de que la gente de mar no disponga del certificado de competencia en la toma de conciencia sobre protección marítima”*, que en esencia establecen lo siguiente:

- En las inspecciones de PSC, los funcionarios del control del Estado rector del puerto (PSCOs) **van a comprobar los certificados de competencia** de formación sobre toma de conciencia de la protección y la formación dirigida a la gente de mar que tiene asignadas tareas de protección.
- Si un PSCO detecta que un marino a bordo de un buque no dispone de la titulación de formación correspondiente sobre protección, **anotará una deficiencia** en el informe de inspección y dará instrucciones al capitán para que dicha deficiencia **se rectifique antes del 1 de julio de 2015.**
- En su caso, dicha deficiencia se deberá notificar al Estado de bandera del buque.

La Secretaría del MOU ha declarado que se procederá de esta forma hasta el **1 de julio de 2015**, en correspondencia con la fecha establecida en la circular STCW.7/Circ.21 de la OMI, de 25 de febrero de 2014.

Sin embargo, **dicha circular STCW recomienda un enfoque diferente** al adoptado por el MOU, ya que establece que, hasta el 1 de julio de 2015, sería suficiente que los oficiales de PSC aceptasen el cumplimiento del art. 13 del Código ISPS sobre *“Formación, ejercicios y prácticas en relación con la protección del buque”*.

Teniendo en cuenta lo anterior, la Cámara Naviera Internacional (ICS) ha recomendado a las compañías que:

- **Proporcionen a los buques copias de las dos circulares STCW** de la OMI para que las muestren a los PSCOs si surge algún problema sobre este asunto durante una inspección.
- **Recurran** ante la autoridad nacional de PSC si un PSCO anotase una deficiencia a un buque relacionada con la formación en protección, basándose en la falta de justificación de la misma.

En la circular de fecha 10 de junio y referencia [SMA 28/2014/AB](#) les adjuntamos información adicional sobre este asunto.

6.5 Informe Anual de 2014 de ICS

El 9 de junio ICS ha presentado su Informe Anual de 2014 sobre política marítima y novedades normativas, que se puede descargar gratuitamente a través del enlace:

www.ics-shipping.org/docs/annualreview2014

Este informe describe ampliamente las actividades de la ICS, como principal asociación empresarial de armadores de buques, entre las que destacan:

- La aplicación de las nuevas normas de la OMI sobre el uso de combustibles de bajo contenido en azufre en las Zonas de Control de Emisiones (ECAs) a partir del 1 de enero de 2015.
- Las preocupaciones sobre la puesta en práctica del Convenio de Gestión de Agua de Lastre.
- La entrada en vigor del Convenio de Trabajo Marítimo.
- Los avances que se están produciendo con respecto a los casos de piratería y la toma de rehenes.

Se informó de este asunto mediante la circular de fecha 9 de junio y referencia [Varios 24/2014/AB](#).

6.6 Proyecto de Orden por la que se establecen las bases reguladoras para la concesión de subvenciones para la dotación de los botiquines

La CEOE nos ha hecho llegar el proyecto de Orden de referencia, que pretende sustituir la actual Orden /3018/2006, por la que se establecen las bases reguladoras para la concesión de subvenciones para la dotación de los botiquines de los que han de ir provistos los buques. Las modificaciones introducidas por el proyecto en la Orden de 2006, aunque no afectan ni al contenido en sí, ni a los beneficiarios de las ayudas (se amplía la definición), si modifican el procedimiento de concesión y control de las subvenciones, aunque no afecta a las cargas administrativas ni supone gasto alguno en tanto no se realice la convocatoria anual correspondiente.

Les informamos sobre ello mediante la circular de fecha 5 de junio y referencia [Explotación 7/2014/EC](#).

7. Ruegos y preguntas.