



## REUNIÓN DEL COMITÉ DIRECTIVO DE ANAVE

Jueves, 26 de mayo de 2016, a las 12:00 h  
Sede de ANAVE  
Calle Doctor Fleming, 11, 1º D – 28036 MADRID

### Orden del Día

1. Lectura y aprobación, si procede, del acta de la reunión anterior.
2. Novedades habidas y gestiones realizadas:
  - 2.1. Contenido de azufre de los combustibles marinos. Modificación de la Instrucción de servicio de la DGMM.
  - 2.2. Pesaje obligatorio de los contenedores.
  - 2.3. III Congreso Marítimo Nacional.
  - 2.4. Consulta informal a Puertos del Estado sobre la no aplicación de bonificaciones en tarifas.
  - 2.5. Observatorio de Servicios Portuarios. Reunión sobre estudio de terminales de graneles líquidos.
  - 2.6. CEOE. Consejo del Transporte y la Logística. Descarbonización del Transporte.
  - 2.7. Propuesta de tarifa plana para residentes en el transporte aéreo en interinsular.
  - 2.8. Participación en otras jornadas y reuniones.
3. RD 56/2016 sobre auditorías energéticas.
4. Convenio del Trabajo Marítimo.
  - 4.1. Inspecciones en el extranjero. Reunión con la DGMM (28 abril).
  - 4.2. Inspecciones intermedias.
5. Proyecto de RD sobre apoyo oficial en forma de subvención al tipo de interés de los créditos para la construcción de buques.
6. Enmiendas de Manila. Formación Oficial Electrotécnico.
7. Presentación informe ANAVE sobre normativa de Seguridad y Medio Ambiente.
8. Asamblea ANAVE 2016.
  - 8.1. Seguimiento de la ejecución del presupuesto del ejercicio.
  - 8.2. Fecha, actos y lugar previsto para la Asamblea de ANAVE 2016.
9. Asuntos varios.
10. Ruegos y preguntas.

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

La última reunión del Comité Directivo de ANAVE tuvo lugar el 21 de abril. El borrador de [acta](#) se circuló, junto con el Orden del Día de esta reunión, el 12 de mayo.

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

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

### **2.1. Contenido de azufre de los combustibles marinos. Modificación de la Instrucción de servicio de la DGMM.**

A finales de abril, una empresa asociada nos informó de la existencia de un error en una de las tablas de la [Instrucción de Servicio 5/2015](#), sobre el contenido de azufre de los combustibles marinos. En particular, en la tabla de la página 4, relativa al contenido máximo de azufre para buques de pasaje en servicio regular y buques de crucero con circuitos regulares entre puertos pertenecientes al EEE y a los tráficos “Estrecho-Norte de África”.

En la tabla se indicaba que, fuera de la ZEE, el contenido máximo de azufre es 1,5%, y entendíamos que debería decir 3,5%, al igual que en los tráficos de Baleares que figuran en la misma página unas líneas más arriba.

Informamos del asunto a la DGMM y aprovechamos la ocasión para pedir confirmación sobre el hecho de que en las aguas del Estrecho, entre Almería/Málaga y Ceuta/Melilla, España no ha reclamado ZEE y, en consecuencia, el límite del 1,5% sería sólo de aplicación en el Mar Territorial. En el caso de Ceuta y Melilla ni siquiera hay declarado Mar Territorial. Solicitamos también la actualización de las tablas en ese punto.

El día 3 de mayo nos remitieron de la DGMM un borrador de resolución aclarando los puntos anteriores que, incluyendo una pequeña observación adicional, está pendiente de firma por parte del Director General y circularemos a todas las empresas en cuanto la recibamos.

En la misma se confirma que:

- Ni en el Estrecho de Gibraltar ni en el Mar de Alborán España tiene declarada ZEE.
- En los puertos peninsulares del Estrecho sí que existe una zona de Mar Territorial de soberanía española.
- En los puertos de Ceuta y Melilla España no ha reclamado su Mar Territorial.

Como consecuencia, se corrigen las tablas de la Instrucción previa de diciembre de forma que *“los buques de pasajeros que efectúan servicios regulares en el estrecho, por ej. entre Málaga, Motril y Almería con el puerto de Melilla, fuera de las aguas territoriales podrán consumir combustibles con un contenido de azufre de hasta 3,5% en masa”*. Dado que ni Ceuta ni Melilla cuentan con mar territorial, el único requisito para un buque a su llegada a estos puertos es cambiar a un combustible del 0,1% de contenido máximo de azufre una vez lleguen a puerto, salvo que, con arreglo a los horarios publicados, los buques vayan a permanecer atracados durante menos de dos horas.

### **2.2. Pesaje obligatorio de los contenedores.**

En noviembre de 2014 la OMI adoptó unas enmiendas obligatorias al Convenio SOLAS, que van a entrar en vigor el 1 de julio de 2016, que exigen pesar los contenedores con carga (“contenedores llenos”) que se reciban a bordo para su transporte.

En la reunión del Comité Directivo del mes de abril, se informó de que la DGMM ha sido encargada de elaborar un proyecto de norma para la aplicación en España de este asunto.

El 29 de abril representantes de ANAVE y de otras organizaciones afectadas mantuvieron una reunión con varios responsables de la DGMM para debatir un borrador de Resolución que se nos había consultado la tarde anterior. El 10 de mayo enviamos a las empresas un nuevo borrador y el 12 de mayo algunos comentarios de ANAVE al mismo. Para mayor detalle ver circulares de ANAVE de referencia Explotación [5](#), [6](#), [7](#) y [8/20167ES](#).

En cuanto la DGMM nos haga llegar la resolución definitiva la circularémos a todas las empresas.

Con motivo de la Asamblea de SPC-Spain, que tuvo lugar el 18 de mayo, en la cual también se trató este asunto, se suscitaron algunas dudas sobre el ámbito de aplicación preciso de la obligación de pesaje de los contenedores particular, sobre la interpretación de “viaje internacional corto” y la aplicación o no a los tráficos Península/Canarias. Para aclararlas, hemos consultado concretamente a la DGMM.

Se actualizará en la reunión del Comité Directivo sobre la base de la última información disponible.

### **2.3. III Congreso Marítimo Nacional**

La Liga Naval Española y el Clúster Marítimo Español organizaron en Cartagena, los días 10 y 11 de mayo, este congreso, como continuación del que se celebró en 2014 en Santander.

ANAVE estuvo presente por medio de una ponencia del presidente, D. Alejandro Aznar, titulada: [“La Marina Mercante, a los dos años del II Congreso Nacional”](#), en la que resumió la evolución de la flota controlada por las navieras españolas en estos dos últimos años y expuso nuevamente las medidas que ANAVE viene proponiendo para relanzar la competitividad del Registro Especial de Canarias.

### **2.4. Consulta informal a Puertos del Estado sobre la no aplicación de bonificaciones en tarifas.**

Nuevamente en relación con la entrega de residuos (ver notas al Orden del Día del Comité Directivo de [marzo](#) y [abril](#)) y la tasa obligatoria prevista en el art. 132 de la LPEMM, el apartado 10.b de dicho artículo prevé una bonificación del 50% cuando *“el buque que en una escala no efectúa descarga de desechos del anexo I acredita ante la Autoridad Portuaria mediante un certificado expedido por la Administración marítima, la entrega de los desechos de dicho anexo, así como el pago de las tarifas correspondientes, en el último puerto donde haya efectuado escala...”*.

Una empresa asociada nos ha señalado que resulta imposible acreditar el pago de las tarifas correspondientes, porque las Autoridades Portuarias no remiten la factura de la cuenta de escala en el momento, sino pasados unos días (en ocasiones meses), por lo que el consignatario no puede proceder al pago. Aunque han intentado acreditar el pago con el certificado de la Capitanía Marítima de que han entregado, el mismo, como por otra parte parece razonable por no cumplir con la literalidad de la ley, no es aceptado por las AAPP.

En contacto informal con Puertos del Estado, no ven una solución inmediata al asunto y proponen que las empresas afectadas soliciten, a posteriori, un *“abono o la devolución de ingresos indebidos”*.

Se pedirá al Comité Directivo su parecer sobre este asunto, en particular, sobre la conveniencia de solicitar formalmente a Puertos del Estado una solución más práctica que permita aplicar la bonificación en el momento de liquidar la escala.

## **2.5. Observatorio de Servicios Portuarios. Reunión sobre estudio de terminales de graneles líquidos.**

Los días 5 y 17 de mayo se han mantenido reuniones de los grupos de trabajo del Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios, en las que se han discutido diferentes estudios, próximos a terminar, que previsiblemente se presentarán antes del verano al Pleno.

Los mismos se refieren a:

- La cadena de costes del tráfico de graneles líquidos;
- La cadena de costes del tráfico de contenedores (actualización) y;
- Los servicios técnico-náuticos en puertos extranjeros.

## **2.6. CEOE. Consejo del Transporte y la Logística. Descarbonización del Transporte.**

El viernes 5 de mayo el Consejo del Transporte y la Logística de la CEOE nos trasladó un borrador de comentarios a la Hoja de Ruta que servirá de base para la Comunicación que la Comisión Europea prevé aprobar el próximo 28 de junio sobre la descarbonización del transporte, que han trasladado a su patronal europea Business Europe.

Se trataba de un breve documento de dos páginas en el que, como no podría ser de otra forma, al ser consensuado entre todos los miembros de dicho Consejo, no inclina la balanza a favor de ningún modo en particular. Por ejemplo, se habla de las emisiones de CO<sub>2</sub> del transporte en su conjunto (24% del total) pero en ningún momento se menciona que el 75% de las emisiones del transporte corresponden a la carretera y únicamente un 2% al transporte marítimo.

En todo caso, desde ANAVE propusimos algunas precisiones que fueron incluidas en la versión final del documento.

## **2.7. Propuesta de tarifa plana para residentes en el transporte aéreo en interinsular.**

El jueves 12 de mayo, fuimos informados por una empresa asociada sobre las iniciativas que se estaban barajando en Baleares y, posteriormente, en Canarias, en relación con una posible tarifa plana, de 30 euros, para el transporte aéreo en el tráfico interinsular en cada una de las comunidades mencionadas.

En contacto con el presidente de la Comisión de Líneas Regulares de Pasaje, y por entender que era importante salir al paso para que de dicha iniciativa no se derivase un elemento adicional de discriminación contra el transporte marítimo, se nos propuso que redactásemos una nota de prensa pidiendo que el transporte marítimo fuese tenido en cuenta. Redactamos un borrador, que se circuló a las empresas afectadas el lunes 16 y, tras incorporar los cambios propuestos, se adelantó a la Dirección General de la Marina Mercante, pidiendo fuese trasladada lo antes posible al ministerio de Fomento y al presidente de ANAVE.

Unas horas después, confirmado el visto bueno de las empresas afectadas a la redacción final de la nota, se remitió a los medios de comunicación. Tuvo amplio eco y varias emisoras de radio pidieron entrevistas en directo.

Hasta la fecha no hemos tenido ninguna reacción desde el ministerio de Fomento. Se consultará al Comité Directivo sobre cómo seguir procediendo en este asunto.

## **2.8. Participación en otras jornadas y reuniones.**

- 28 de abril: D. Manuel Carlier, Dña. Elena Seco y Dña. Esther Celdrán se reunieron en la DGMM, con el Subdirector de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima, para tratar sobre las inspecciones intermedias del MLC 2006 (ver apartado 4 de estas notas).

- 29 de abril: D. Manuel Carlier, Dña. Elena Seco y Dña. Araiz Basurko se reunieron en la DGMM, con el Subdirector de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima, para tratar del pesaje obligatorio de los contenedores a partir del 1 de julio de este año (ver apartado 2.2).
- 5 de mayo: D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco se reunieron con el secretario general de ANESCO, D. Pedro García Navarro, en la sede de ANAVE.
- Ese mismo día, Dña. Elena Seco también asistió al Grupo de trabajo del estudio de la cadena de costes del tráfico de graneles líquidos del Observatorio de Servicios Portuarios.
- 9 de mayo: D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco se reunieron con D. Álvaro Franco y D. Federico Marrodán, de ENDESA, comercializadora de Gas Natural, en la sede de ANAVE.
- 10 de mayo: D. Alejandro Aznar inauguró, como presidente del Clúster Marítimo Español, el III Congreso Marítimo Nacional en el que posteriormente también participó, como presidente de ANAVE, en una mesa redonda.
- 17 de mayo: D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco participaron en dos reuniones de Grupos de Trabajo del Observatorio de Servicios Portuarios, en Puertos del Estado.
- 18 de mayo: D. Manuel Carlier presidió la Junta Directiva y Asamblea de SPC-Spain en Puertos del Estado, tras la cual se celebró una reunión para la preparación de la *European Shortsea Conference 2016*, en Barcelona.

Próximas reuniones previstas:

- 25 de mayo: Está prevista una reunión con la Subdirectora General de Planificación Energética y Seguimiento del Ministerio de Industria, Mayte Velasco, para tratar sobre la aplicación al transporte marítimo del RD sobre auditorías energéticas (ver apartado 3 de estas notas).
- 25 de mayo: D. Manuel Carlier tiene previsto asistir a una reunión del Comité Naval Español de Bureau Veritas, que preside D. Juan Riva.
- 26 de mayo: D. Alejandro Aznar y D. Manuel Carlier participarán, junto con el director general de la Marina Mercante, D. Rafael Rodríguez Valero y dos representantes de los medios de comunicación, en la reunión del jurado del Premio ANAVE de Periodismo 2015.
- 31 de mayo: presentación del Informe semestral de ANAVE sobre Seguridad y Medio Ambiente en la ETSI Navales.
- 8 de junio: Dña. Elena Seco tiene previsto participar en la sede de EMSA en Lisboa en sendas reuniones del grupo de trabajo de emisiones a la atmósfera y del Comité de Seguridad y Medio Ambiente de ECSA.

### **3. RD 56/2016 sobre auditorías energéticas.**

El 12 de mayo enviamos una carta a la Subdirección General de Planificación Energética y Seguimiento del MINETUR solicitando una reunión para tratar el ámbito de aplicación del RD 56/2016.

Como se acordó en la reunión del Comité Directivo, en esta carta hemos propuesto que:

- En su aplicación por España, los buques mercantes queden excluidos de los objetivos de la Directiva 2012/17 y, por tanto, de las auditorías energéticas previstas en el RD 56/2016.
- Subsidiariamente, si lo anterior no se considerase aceptable, que, en aras de la seguridad jurídica, se confirme que, en aplicación del art. 3.2 del RD 56/2016:
  - Cuando una empresa naviera acredite disponer de una certificación ISO 14001 o equivalente, en vigor, se considerará acreditado por esa vía su cumplimiento del RD 56/2016, con la misma extensión con la que haya sido emitida dicha certificación (un buque, todos sus buques, parte de sus actividades en tierra, toda la actividad de la empresa... según proceda).
  - Cuando una empresa naviera acredite disponer de un certificado, emitido por su Sociedad de Clasificación u otra entidad independiente adecuada, de que el Plan de Gestión de la Eficiencia Energética (SEEMP) de uno o varios de sus buques, o toda su flota, es conforme a las Directrices para el desarrollo del SEEMP aprobadas por la OMI mediante la Circular MEPC.213(65), se considerará igualmente acreditado el cumplimiento del RD 56/2016, con la misma extensión con la que haya sido emitida dicha certificación (un buque, varios buques, todos sus buques,... según proceda).

La reunión ha quedado fijada para el miércoles 25 de mayo y se informará al Comité Directivo sobre el resultado la misma.

#### **4. Convenio del Trabajo Marítimo.**

##### **4.1. Inspecciones en el extranjero. Reunión con la DGMM (28 abril).**

El pasado 28 de abril la DGMM nos convocó a una reunión, en la que participaron el Subdirector General y el Subdirector Adjunto de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima de la DGMM, y el coordinador del MLC 2006.

En la misma la DGMM nos informó de su intención de promover, con vistas a la renovación del certificado de Trabajo Marítimo en 2018, la posibilidad de que las organizaciones reconocidas (OORR) inspeccionen los buques que se encuentran de forma permanente en el extranjero. Para ello, la DGMM ha elaborado un borrador de la lista de cumplimiento que utilizarían las OORR, que serviría como base para la redacción de un informe posterior que la Administración utilizaría para emitir el certificado de trabajo marítimo. Esta lista incluiría aquellos aspectos que no pudiesen ser comprobados de forma documental.

Parece que las tres administraciones competentes (DGMM, ISM e IT) están valorando de forma positiva esta opción, si bien hay que tener en cuenta que la normativa española actual no permite la delegación completa en relación con este Convenio en OORR. Asimismo, hay que tener en cuenta que tanto el ISM como la IT consideran necesario que se lleve a cabo una inspección documental accesoria a la realizada por las OORR (nóminas, certificados médicos, sanitarios, etc.).

Les mantendremos informados de cualquier novedad en relación con este asunto.

##### **4.2. Inspecciones intermedias.**

En la reunión se trataron también diversos temas relacionados con las inspecciones intermedias que, como saben, deberán realizarse entre el segundo y tercer aniversario de la fecha de emisión de dicho certificado, según establece la Norma 5.1.3 del MLC 2006.

#### 4.2.1 Evolución de las inspecciones

De los 102 buques de pabellón español que precisan obtener este refrendo, hasta la fecha menos del 40% ha pasado la inspección correspondiente. Quedan por tanto más de 60 buques por refrendar su certificado en los próximos 2/3 meses.

El proceso para obtener el refrendo, según establece el art. 3.2 del RD 357/2015, sobre cumplimiento y control de la aplicación del MLC 2006 en buques españoles, requiere fijar una fecha para la inspección, a través de los servicios centrales de la DGMM y, posteriormente, coordinar la inspección con las capitanías marítimas, los inspectores de trabajo y los del ISM.

Esta tarea de coordinación no siempre es fácil, especialmente cuando, por tratarse de buques en tráfico no regular, el plazo de preaviso por la naviera para realizar la inspección en un puerto español no puede ser superior a una semana o incluso menor, circunstancia que se da con gran frecuencia. También lo dificulta el hecho de que no en todos los puertos haya inspectores de trabajo preparados para estas inspecciones.

Desde la DGMM nos han solicitado que recordemos a las empresas que vayan organizando su agenda en la medida de lo posible para solicitar fechas, lo que hicimos mediante la circular de fecha 10 de mayo y referencia [Rel. Ind. 4/2016/ES](#)

A raíz de los temas tratados en la reunión, desde ANAVE hemos enviado un escrito al nuevo Subdirector General para la Coordinación en materia de Relaciones Laborales, Prevención de Riesgos Laborales y Medidas de Igualdad en el que solicitamos:

- Un esfuerzo para asegurar la disponibilidad de inspectores de trabajo en la mayoría de los puertos españoles, facilitando para ello, en la medida de lo posible, el desplazamiento de un inspector a otro puerto cuando sea necesario;
- Máxima agilidad en las inspecciones documentales a los buques que no escalan en puertos españoles que, según nos informan, se suelen prolongar varias semanas, entre que los documentos son recibidos por la DGMM, se remiten a la inspección de trabajo y al ISM, se analizan, se da el visto bueno al refrendo y finalmente se realiza el trámite;
- Dado el escaso margen de tiempo que queda para refrendar los certificados de todos los buques, que se abra la posibilidad de realizar inspecciones documentales, en las materias que son de su competencia, en algunos de los buques que vayan a hacer escala en este plazo en puertos españoles, en los casos en que se muestre imposible concertar citas con tiempo suficiente, o aquellos en los que no exista disponibilidad de inspectores.

#### 4.2.2 Normativa de Prevención de Riesgos Laborales

Otro de los asuntos tratados en la reunión con la DGMM, surgido también a raíz de estas inspecciones intermedias, es que la IT, sobre la base de lo establecido en la Ley 31/1995, de prevención de Riesgos Laborales, exige que la formación de los marinos sobre protección de la seguridad y la salud y prevención de accidentes sea certificada, o bien por un servicio de prevención de riesgos autorizado, o bien por personal de la propia empresa con formación en estas materias requerida por dicha ley. No se considera suficiente la formación que se imparte a bordo sobre la base de los procedimientos, políticas y sistemas de gestión desarrollados en cumplimiento del Código internacional de Gestión de la Seguridad Operacional de los Buques (Código ISM), que es parte del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS).

La Norma A4.3 del MLC 2006, sobre Protección de la seguridad y la salud y prevención de accidentes establece que todo Estado miembro de este Convenio deberá garantizar que los

armadores provean a la gente de mar con la formación e instrucción necesarias sobre la protección de la seguridad y la salud y la prevención de accidentes a bordo de los buques que enarbolen su pabellón. En particular, el convenio exige que los Estados adopten normas, teniendo en cuenta los instrumentos internacionales pertinentes, para abordar todas las cuestiones relativas a la prevención de accidentes de trabajo, lesiones y enfermedades profesionales que sean aplicables al trabajo de la gente de mar y, en particular, los relacionados con el empleo marítimo.

Como saben, el Código ISM es una norma internacional obligatoria en todos los buques de bandera nacional. En aplicación del mismo, cada empresa naviera debe desarrollar un completo manual y procedimientos de gestión, que debe ser aprobado por la DGMM, que además debe llevar a cabo una auditoría para comprobar su implantación efectiva a bordo. Los requisitos del ISM están muy por encima de los de la normativa nacional sobre la formación e instrucción de los marinos en prevención y protección de riesgos en los buques. Esta formación es mucho más específica, completa y detallada que la que se exige en la normativa nacional. Por tanto, para el cumplimiento literal de la ley de PRL podría faltar únicamente el requisito de que quienes imparten dicha formación (normalmente oficiales del propio buque), cuenten con una formación refrendada por la administración española.

Hemos escrito otra carta al subdirector de la IT informándole de nuestro punto de vista sobre este asunto y poniendo de manifiesto que, en todo caso, a nuestro entender, el hecho de que la gente de mar haya sido formada por personal acreditado por procedimientos diferentes a los establecidos en la normativa nacional general de prevención de Riesgos Laborales y específicos del sector marítimo, podría, en todo caso, considerarse un incumplimiento en el marco de una inspección ordinaria de trabajo pero, al no tratarse de un requisito específico del Convenio, entendemos que **no debería retrasar el refrendo del certificado en una inspección intermedia**, como ha ocurrido a una empresa asociada.

El viernes 27 de mayo, a petición de ANAVE, mantendremos una reunión con la IT para presentar estos argumentos con el objetivo de evitar la duplicación de tareas de formación, sólo por el hecho de que la misma deba estar certificada por una empresa externa.

## **5. Proyecto de RD sobre apoyo oficial en forma de subvención al tipo de interés de los créditos para la construcción de buques.**

La Subdirección General de Políticas Sectoriales Industriales del Ministerio de Industria, Energía y Turismo nos ha remitido a consulta un proyecto de Real Decreto por el que se regula el apoyo oficial en forma de subvención al tipo de interés de los créditos para la construcción de buques.

Este proyecto de RD tiene como finalidad dar continuidad al instrumento de apoyo financiero mediante la subvención al tipo de interés recogido en el actual RD 442/1994 y actualizar su contenido a la evolución de la normativa y del sector.

Se informó de este asunto a las empresas en nuestra circular de fecha 6 de mayo y referencia [Eco. Financ. y Fiscal. /2016/MC](#).

Una vez analizado y no habiéndose recibido ninguna observación de las empresas asociadas, informamos favorablemente este RD.

## **6. Enmiendas de Manila. Formación Oficial Electrotécnico.**

Como les informamos en nuestra circular de fecha 19 de mayo y ref. [Formación 01/16/EC](#), a partir del 1 de enero de 2017, en cumplimiento de las enmiendas de Manila, la DGMM debe-



ría poder expedir el Título Profesional de Oficial Electrotécnico (*Electro Technical Officer*, ETO), sin embargo, ninguna universidad está impartiendo actualmente dichos estudios y, en consecuencia, los alumnos de náutica españoles recién egresados no disponen del título correspondiente. No obstante, se debe aclarar que los buques no están obligados a llevar a bordo un ETO.

Varias empresas asociadas que operan como agencias de colocación de marinos nos han indicado que existe una fuerte demanda de estos profesionales por las empresas navieras, hasta el punto de que varias grandes empresas navieras internacionales han establecido sus propios cursos-puente, basados en el curso modelo de la OMI (Código T708E).

A priori, parece que, por una parte, impartir ese título (o su mención dentro del Grado Ingeniería Marina) podría mejorar notablemente las oportunidades de empleo de los egresados de las escuelas universitarias de náutica y, por otra, que el hecho de que exista un curso-modelo de la OMI debería permitir la puesta en marcha de cursos para otorgar esta titulación sin excesivas complicaciones, al menos en el orden técnico y docente (otra cosa sería la posible complejidad administrativa de la aprobación de un nuevo título universitario).

Teníamos conocimiento de que, hace algunos años, la Universidad de Cádiz estuvo considerando la posibilidad de impartir cursos complementarios para reconvertir a los titulados de Oficial Radioelectrónico en Oficial ETO, que entendíamos no llegaron a concretarse.

Puestos en contacto con la Escuela de Náutica de Cádiz nos ha confirmado que no hay ninguna universidad en España que actualmente imparta formación como ETO. Se nos ha informado de que, recientemente, varias escuelas propusieron a la DGMM incluir las competencias del ETO en el Título de Grado en Ingeniería Marina y promovieron un acuerdo para ampliar en 60 créditos la formación para la obtención de dicho título con la mención ETO, aunque esta fórmula no es la que están siguiendo otras Universidades europeas.

Otra alternativa sería la posibilidad de crear un nuevo título oficial, sea de carácter universitario (para oficiales) o de formación profesional (para un ETO con categoría equivalente a maestranza) al que podrían tener acceso otras profesiones.

Por otra parte, la DGMM debe actualizar la Orden FOM/2296/2002 sobre programas de formación de los títulos profesionales y en ella establecer qué competencias se exigen al ETO.

Sería posible tratar este asunto con la DGMM el próximo día 31 de mayo con ocasión de la reunión del informe de seguridad y medio ambiente de ANAVE. Con vistas a ello, sería interesante conocer opiniones de las empresas asociadas sobre:

- Si emplean ya a bordo profesionales con una formación equivalente a la del ETO, aunque no se exija dicho titulado en su certificado de dotación mínima.
- Si consideran preferible que se expida el título con carácter superior, de formación profesional, o ambas.
- En qué medida es conveniente o no que ANAVE se implique en este asunto.

## **7. Presentación informe ANAVE sobre normativa de Seguridad y Medio Ambiente.**

El próximo 31 de mayo, está previsto que ANAVE presente en la ETSI Navales un nuevo informe semestral sobre Seguridad y Medio Ambiente de 2016, que recopila las novedades normativas en el ámbito marítimo nacional e internacional en dicho campo. La reunión, inicialmente programada, como les habíamos anunciado, para el 24 de mayo, tuvo que retrasarse una semana debido a problemas de agenda sobrevenidos que afectaban tanto al Director General como a los subdirectores generales y adjuntos de seguridad marítima e inspección.

Para el día 31 tenemos ya confirmada la participación del Director General de la Marina Mercante, del recientemente nombrado Subdirector de Seguridad Marítima e Inspección, (D. José Luis García Lena, que sustituye a D. Víctor Jimenez que cambia de destino a la OMI) y varios representantes de la Administración Marítima para debatir asuntos relacionados con el informe y contestar a las cuestiones que puedan plantear los asistentes a la reunión.

También nos han confirmado su asistencia representantes de las principales sociedades de clasificación.

Por su actualidad e interés, se va a tratar especialmente el convenio de Gestión de Aguas de Lastre (situación actual y aplicación en EEUU), las auditorías energéticas y la formación del Oficial Electrotécnico.

En los próximos días vamos a enviar una circular con el informe y sus anexos, así como los detalles del Orden del Día definitivo para la reunión.

## **8. Asamblea ANAVE 2016.**

### **8.1. Seguimiento de la ejecución del presupuesto del ejercicio.**

A cierre del mes de abril, los ingresos por cuotas de ANAVE (que incluyen las cuotas del primer y segundo trimestre de 2016) ascienden a 320.000 euros. El presupuesto total de esta partida para 2016 es de 639.224 euros, por lo que, si no hubiese más 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.

En cuanto a los costes principales también se encuentran en línea con el presupuesto y a priori no se esperan grandes modificaciones.

El resultado presupuestado para 2016 es de **-4.635 euros**. A cierre de estas notas no tenemos previsiones que indiquen cambios sustanciales en el mismo.

**Se propondrá por tanto al Comité Directivo presentar a la Asamblea de ANAVE para su aprobación, el próximo mes de junio el mismo presupuesto de 2016 aprobado por el Comité Directivo el pasado 10 de diciembre de 2015.**

### **8.2. Fecha, actos y lugar previsto para la Asamblea de ANAVE 2016.**

La Asamblea de ANAVE de 2016 tendrá lugar el miércoles 29 de junio. Como en años anteriores está previsto celebrarla en el Hotel Ritz (Plaza de la Lealtad, 5, Madrid) y, tentativamente, con arreglo al siguiente **Orden del Día**:

**11.00 – 12.15 h:** Reunión del Comité Directivo.

**12.30 – 13.15 h:** Asamblea general ordinaria (interna) de ANAVE.

**13.20 – 13.55 h:** Aperitivo – Cocktail en la terraza del hotel.

**14.00 h** Acto público de Clausura de la Asamblea, incluyendo:

- Entrega del Carus Excellence Award 2016.
- Entrega premios periodismo ANAVE (trabajos publicados en 2015).
- Discursos de la autoridad que presida y del presidente de ANAVE.
- Almuerzo.

Como en años anteriores, prevemos preasignar asientos solamente en 4 ó 5 mesas (miembros de la Comisión Permanente y principales invitados) dejando libertad para elegir asiento en las demás.

**Los actos previstos en el Hotel Ritz contarán con el patrocinio principal de Carus y el co-patrocinio de Gas Natural Fenosa y Wärtsilä.**

El reparto de invitaciones propuesto es el mismo de los últimos años:

- Empresas que pertenezcan tanto a la C. Permanente como al C. Directivo: **4 invitaciones.**
- Empresas que pertenezcan sólo al C. Directivo: **2 invitaciones.**
- Empresas que no pertenezcan al C. Directivo: **1 invitación.**

Para facilitar la organización del almuerzo, se enviarán invitaciones nominativas, por lo que rogamos nos confirmen, a la mayor brevedad posible, si harán uso de las invitaciones que les corresponden y las personas concretas que asistirán.

Las empresas que lo deseen podrán asimismo adquirir invitaciones adicionales, para sus propios invitados o acompañantes, a precio de coste (100 euros, IVA incluido). Este número de invitaciones adicionales es muy limitado, por lo que recomendamos a las empresas que las precisen lo soliciten lo antes posible. Se reservarán por orden estricto de solicitud.

**Se propondrá al Comité Directivo que apruebe la Sede, Orden del Día y reparto de invitaciones para la Asamblea General ordinaria según se ha detallado.**

## **9. Asuntos varios.**

### **9.1. Problemas con certificados profesionales expedidos con arreglo a las Enmiendas de Manila 2010.**

A finales de abril, una empresa asociada nos informó de un error que aparecía en los títulos profesionales españoles al hacer mención al párrafo 9 de la regla 1/2 del Convenio STCW, sobre la obligación de llevar a bordo el original del título y su refrendo, cuando debería figurar en su lugar el párrafo 11, según la nueva redacción de la regla dada por las Enmiendas de Manila 2010.

A pesar de tratarse de un error sin mayor importancia, algunos registros de buques europeos (en particular, Madeira) estaban refrendando dichos títulos con fecha de validez sólo hasta el 31 de diciembre de 2016, al entender que no estaban redactados conforme a las Enmiendas de Manila.

La DGMM, al recibir de ANAVE esta información, comunicó la incidencia al departamento correspondiente para subsanarla, lo que se nos ha confirmado que ya se ha hecho.

Para corregir este error en los títulos emitidos antes de que se subsanara el error, que deberán ser nuevamente emitidos, se debe solicitar su expedición por el Procedimiento de Reclamación.

En la circular de referencia [SMA 9/2016/EC](#) y de fecha 28 de abril pueden encontrar más información sobre este asunto.

### **9.2. Convocatoria de ayudas del ISM para dotación de botiquines de los buques.**

El 26 de abril se publicó en el BOE un extracto de la Resolución del ISM por la que se convocan ayudas para la dotación de los botiquines de los que han de ir provistos los buques,

correspondientes al año 2015, y que les hicimos llegar mediante la circular de referencia [SMA 8/2016/AB](#), de 27 de abril.

Al igual que el año anterior, las ayudas económicas de esta convocatoria ascienden a 500.000 euros y están destinadas a subvencionar los gastos incurridos entre el 1 de enero y 31 de diciembre de 2015, ambos inclusive, tanto para la dotación inicial de botiquines como la reposición de los mismos, de fármacos y material sanitario, en buques de bandera española.

El contenido y redacción de la resolución se mantienen prácticamente iguales a los de años anteriores. El articulado incluye los aspectos generales de la convocatoria (clase y cuantía de ayudas, requisitos para el acceso de las ayudas, plazo de presentación de las solicitudes y documentación que se debe incluir, etc.), mientras que los Anexos incluyen modelos de formularios, declaraciones, etc.

Les recordamos que las empresas disponen hasta el día 26 de mayo para presentar sus solicitudes.

### **9.3. Convenio de aguas de lastre. Últimas novedades.**

A finales de abril, una empresa asociada nos solicitó que le actualizáramos la información disponible sobre el Convenio de Aguas de Lastre, especialmente en lo que se refiere a la posición de los EEUU.

Consultamos este asunto con las sociedades de clasificación (SSCC), a las que hemos invitado a la reunión de presentación del informe semestral sobre normativa de seguridad y medio ambiente del 31 de mayo, en la que se va a prestar una atención especial al convenio de aguas de lastre.

De las respuestas de las SSCC y de otras fuentes obtuvimos la siguiente información:

- **Entrada en vigor:** en la reunión del MEPC Perú anunció su ratificación, que no será suficiente para disparar la entrada en vigor. La OMI había confirmado muy recientemente que la flota de los 49 países que han ratificado sumaba el 34,79% del GT mundial, y con la ratificación de Perú pasaría al 34,83%. Sin embargo, a comienzos de abril, Panamá ha confirmado también que su registro de buques ha pedido formalmente al Parlamento que ratifique el convenio, que se espera una reacción positiva y que el proceso podría llevar unos 2 o 3 meses. En consecuencia, se da por seguro que el convenio entrará en vigor en 2017, posiblemente en los meses de junio o julio.
- **Situación en los EEUU:** varias SSCC nos han confirmado que no existe aún ningún equipo con la homologación definitiva, pero se considera muy probable que algunos la obtengan incluso en este mismo año.

En esta situación, las recomendaciones de las diferentes SSCC no son concordantes:

- Una recomienda anticipar la revisión intermedia del certificado IOPP, de modo que se lleve a efecto antes de la entrada en vigor prevista y no instalar aún los equipos, lo cual daría unos años de plazo para ello. En paralelo, solicitar a los EEUU una moratoria, que están concediendo con notable flexibilidad, simplemente alegando que no hay aún equipos homologados. Se han concedido ya extensiones a más de 5.500 buques y no se ha denegado ninguna. El USCG afirma que si se envían las solicitudes debidamente cumplimentadas, el plazo de tramitación es de 2 o 3 semanas. ANAVE dispone de los formularios de solicitud correspondientes.

- Por el contrario, otra SC considera que hay que dar por descontado que los principales fabricantes de equipos conseguirán la homologación de EEUU más tarde o más temprano y que se podría obtener un ahorro económico muy notable si se encargan e instalan los equipos antes de que se sepa la fecha definitiva y se hayan concedido homologaciones definitivas en EEUU. Algunos fabricantes están “garantizando” que modificarían o reemplazarían los equipos sin coste en caso de no obtener finalmente la homologación.

Obviamente, cada empresa debe evaluar las ventajas y riesgos de cada una de las opciones.

En el MEPC69 fueron mínimos los avances. Respecto de la aplicación a los tráficos de TMCD, varios países del sudeste asiático han presentado al MEPC69 un documento adicional a los que ya conocíamos en el que apoyan también el concepto de “zona de igual riesgo”. No obstante, la mayor parte de los asuntos relacionados con el BWM quedaron pendientes para su discusión en el MEPC70, en octubre de este año. Dado que en ese momento ya es probable que se conozca la fecha definitiva de entrada en vigor, es probable que se dé prioridad a los debates sobre este asunto.

#### **9.4. Colaboración con la Armada para participar en el ejercicio MARSEC-16.**

Como en años anteriores, el Centro de Operaciones y Vigilancia de Acción Marítima (COVAM) de la Armada nos ha informado sobre la realización del ejercicio MARSEC-15, para el que solicitan la colaboración voluntaria de los buques de las navieras asociadas.

El MARSEC-16 se va a llevar a cabo entre los días 16 y 27 de mayo, dentro de las aguas territoriales españolas e internacionales situadas en el área limitada por los paralelos 53°00'N-20°00'N y los meridianos 020°00'W-010°00'E, que corresponden a las zonas del mar Mediterráneo, islas Baleares, estrecho de Gibraltar, Canarias, costa atlántica y mar Cantábrico.

Los buques mercantes que participen voluntariamente en el ejercicio no sufrirán ningún retraso en sus rutas, ni les supondrá coste alguno. Deberán remitir el “Formato Alfa” cumplimentado para registrar sus tránsitos, 24 horas antes de entrar en el área del ejercicio. El servicio de registro de tránsitos a través de email no estará activo hasta el 16 de mayo a las 06.00 h UTC.

Los días del ejercicio, el COVAM comprobará qué buques registrados están dentro de un área próxima a la simulación del incidente, seleccionarán algunos de ellos y les llamarán para actualizar la información en la mar.

MARSEC-16 es un ejercicio organizado por la Fuerza de Acción Marítima para reforzar el adiestramiento y cooperación de la seguridad marítima, en la que participan unidades de la Armada desplegadas en toda la geografía nacional. Su objetivo es facilitar el adiestramiento de las unidades y personal de la Armada en la planificación y desarrollo de operaciones para la protección de los espacios marítimos de interés nacional, así como fortalecer la cooperación y coordinación entre los distintos organismos del Estado con competencias en la mar.

En la circular de fecha 3 de mayo y ref. [SMA 10/2016/AB](#) les enviamos información adicional sobre este asunto.

#### **10. Ruegos y preguntas.**