



## REUNIÓN DEL COMITÉ DIRECTIVO DE ANAVE

Jueves 27 de enero de 2022, a las **11:30 h**  
Sede de ANAVE - calle Doctor Fleming, 11, 1 D - 28036 Madrid

**También se podrá participar por videoconferencia (zoom).  
Se enviará enlace junto con las notas de la reunión.**

A las 13:15 está previsto que se una a la reunión D. Benito Nuñez,  
Director General de la Marina Mercante, para comentar la propuesta de modificación  
de la Ley de Puertos del Estado y de Marina Mercante.

Les rogamos tomen nota de que por este motivo la reunión del Comité Directivo comenzará  
30 min. antes de lo habitual (a las 11:30), con vistas a terminar a las 13:00 horas.

### 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 la Secretaria General de Transportes: ecoincentivos.
  - 2.2. Reunión del Pleno del Observatorio del Mercado de los Servicios Portuarios.
  - 2.3. Publicación de la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2022.
  - 2.4. Tramitación electrónica de los permisos de trabajo y residencia en buques del REC.
  - 2.5. Reunión del Board of Directors de ECSA.
  - 2.6. Participación en otras jornadas y reuniones.
3. Anteproyecto de ley de reforma de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y de la Ley de Navegación Marítima.
4. Propuesta de criterios a discutir con la DGMM para autorizar las dispensas de bandera europea.
5. Reforma Laboral – RD Ley 32/021.
6. Emisiones de gases de efecto invernadero. Paquete legislativo *Fit for 55*. Calculadora de impacto de ANAVE.
7. Fondos Next Generation en España. Informe de seguimiento de CEOE. PERTEs.
8. Presentación del Informe semestral de ANAVE sobre Seguridad y Medioambiente.
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 tuvo lugar el 1 de diciembre de 2021. El borrador de [acta](#) de la misma se adjuntó a la convocatoria de esta reunión, circulada el 14 de enero. No habiéndose recibido ninguna observación a la misma, se propondrá su aprobación al Comité Directivo.

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

### **2.1. Reunión con la Secretaria General de Transportes.**

En el mes de diciembre enviamos una carta a la Secretaria General de Transportes manifestándole nuestra preocupación sobre la concreción que se va conociendo de las futuras convocatorias sobre Ecoincentivos al transporte marítimo, línea de actuación que se incluye en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia. En particular, nos referimos a:

- Exclusión de las líneas de Reino Unido y los países del Norte de África de la convocatoria.
- Frecuencia mínima de 3 escalas semanales.
- Requisito de que la línea tenga como máximo una escala intermedia.
- Falta de flexibilidad para situaciones sobrevenidas que requieran la sustitución de un buque: averías, varadas, etc.

Para tratar este asunto y el avance de otras posibles convocatorias relacionadas con nuestro sector e incluidas en el Plan de Recuperación y Resiliencia, el 19 de enero el presidente de ANAVE, D. Vicente Boluda, de la Comisión de Tráficos Especiales, D. Juan Riva, el Secretario General de Balearia, D. José Manuel Orengo y la Directora General de ANAVE se reunieron con la Secretaria General de Transportes. También participaron en la reunión el Director General de la Marina Mercante; el Presidente de Puertos del Estado y el Subdirector General de Planificación de Infraestructuras, Red Transeuropeas y Logística del MITMA entre otros.

En relación con los ecoincentivos, la Secretaria General:

- Informó que era uno de los pocos programas beneficiario de los Fondos Next Generation no destinado a inversiones y que había sido muy complicado negociarlo con la Comisión.
- Consideran que lo importante es lanzar la convocatoria cuanto antes, dado que ya tienen el visto bueno de la Comisión Europea. Cualquier cambio requiere de una nueva negociación que podría alargar el proceso.
- Sobre las preocupaciones concretas, la exclusión de las líneas con países no europeos es requisito de la Comisión y no es posible modificarlo.
- Creen que el requisito de frecuencia podría recibir el visto bueno de la Comisión de forma ágil.
- Su objetivo es poder lanzar la convocatoria a comienzos de febrero para lo que nos pidieron una actitud pragmática. Intentarán flexibilizar en la medida de lo posible y se comprometieron a un nuevo análisis con vistas a próximas convocatorias.

También se nos informó de una convocatoria de ayudas dotada con 10 millones de euros y destinada a inversiones en buques (nuevos o existentes) para adoptar mejoras medioambientales y que les gustaría que estuviera publicada antes de terminar febrero. Hemos pedido el borrador de convocatoria aunque todavía no lo hemos recibido. Se informará al Comité Directivo de cualquier novedad sobre este asunto.

### **2.2. Reunión del Pleno del Observatorio del Mercado de los Servicios Portuarios.**

El 14 de diciembre se reunió por videoconferencia el Pleno del Observatorio del mercado de los servicios portuarios con la participación de Dña. Elena Seco. En la reunión:

- Se presentó el “Documento de análisis de evolución de la liberalización del sector de la estiba en España 2020”.
- También el “Documento de análisis del mercado de los servicios portuarios del año 2020”, que analiza la evolución del escenario competitivo de los servicios portuarios.

- PPEE informó de los estudios en desarrollo:
  - Análisis de los servicios de inspección fronteriza existentes en puertos comunitarios competidores de los españoles.
  - Análisis del régimen económico del servicio portuario de recepción de desechos generados por los buques y residuos de la carga.
  - Sistema de medición de la calidad de los servicios técnico-náuticos.
  - Análisis y diagnóstico de las medidas y prácticas aplicadas para la mejora de la sostenibilidad medioambiental en los servicios portuarios (pendiente de definir el alcance).

### **2.3. Grupo de Trabajo Marítimo de Gasnam.**

Durante el mes de diciembre se reunió en varias ocasiones el Grupo de Trabajo Marítimo de Gasnam para definir y poner en marcha 3 estudios:

- Impacto del gas natural en los índices de eficiencia energética para buques (EEDI y EEXI): Coordinado por Cotenaval. El objetivo de este estudio es evaluar los efectos que tendrá la aplicación de la nueva normativa medioambiental en la flota mundial y en cada tipo de buque en particular y comparar los resultados del EEDI y EEXI en buques propulsados por combustibles convencionales y por gas natural licuado.
- Combustibles alternativos al gas natural en buques. Madurez tecnológica y evolución prevista. Coordinado por ANAVE. Este estudio evaluará la disponibilidad y madurez del amoniaco, metanol e hidrógeno en comparación con el gas natural licuado y determinará las ventajas e inconvenientes del uso de cada uno de ellos.
- Formación asociada al proceso de bunkering de gas natural. Liderado por Gasnam. Este estudio servirá para desarrollar un plan estratégico de formación para todos los agentes involucrados en el proceso de bunkering de gas natural en un buque.

### **2.4. Publicación de la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2022.**

El 29 de diciembre se publicó en el BOE la [Ley 22/2021](#), de Presupuestos Generales del Estado para el año 2022, sin cambios sustanciales respecto del Proyecto de Presupuestos. En la circular [Eco., Fin. y Fiscalidad 10/2021/ES](#) les resumimos las principales novedades que afectan a las empresas navieras; concretamente:

- Cuantías básicas y coeficientes correctores de las tasas portuarias y de la tarifa de recepción de desechos.
- Bonificaciones a tráficos declarados estratégicos por el RD-ley 26/2020 (tráficos regulares de pasaje o carga rodada que unen el territorio peninsular español con las Comunidades Autónomas de las Illes Balears y Canarias y las ciudades de Ceuta y Melilla).
- Bonificaciones al transporte de residentes no peninsulares y familias numerosas.
- Mantenimiento de la subvención a ANAVE por embarque de alumnos en prácticas en 300.000 euros.
- Ampliación de la bonificación del 50% de la tasa del buque a los buques que utilicen combustibles alternativos para su propulsión o durante su estancia en puerto.
- Impuesto sobre sociedades: se fija una cuota líquida mínima del 15% para empresas cuyo importe neto de la cifra de negocios sea al menos de 20 millones de euros anuales o que tributen en régimen de consolidación fiscal que, no obstante, no resulta de aplicación a las cuotas bonificadas de los buques inscritos en el REC ni a las empresas que tributan por el régimen especial en función del tonelaje.
- Bases de cotización a la Seguridad Social: se incrementan.

### **2.5. Tramitación electrónica de los permisos de trabajo y residencia en buques del REC.**

Como les informamos en el Comité Directivo del pasado 1 de diciembre, el 20 de octubre se publicó en el BOE el [RD 903/2021](#), que modificó el Reglamento de extranjería e introdujo la posibilidad de tramitar electrónicamente las solicitudes de enrole de extracomunitarios en buques del REC.

En un primer momento la sede electrónica no contaba con una opción específica adaptada a las Instrucciones vigentes para marinos, posibilidad que se habilitó el 22 de diciembre.

Pese a que la posibilidad de tramitación electrónica supone un paso adelante, varias empresas asociadas nos han informado de lo farragoso que sigue resultando el procedimiento. Por ello hemos preparado un informe para la DG Migraciones en el que justificamos la necesidad de:

- Simplificar la documentación a presentar.
- Que determinados documentos solo haya que subirlos a la plataforma una vez cada cierto periodo de tiempo (constitución de la empresa, certificado representante legal, etc.) o que se habilite a la Administración a verificarlos de oficio.
- Poder subir todos los documentos en un solo archivo y no de uno en uno.
- Simplificar el procedimiento del pago de la tasa.

Para más información ver circulares [Laboral 17/2021/ES](#) y [18/2021/MF](#).

## **2.6. Reunión del Board of Directors de ECSA.**

El 9 de diciembre se reunió el Board of Directors de ECSA con la participación de Dña. Elena Seco.

Entre los principales acuerdos figuran:

- Unos nuevos Estatutos, que entre otras cosas establecen un nuevo procedimiento para la adopción de acuerdos. Hasta la fecha, se requería unanimidad para asuntos de política marítima sensibles. Los nuevos Estatutos establecen que se precisarán 2/3 de los miembros que supongan 2/3 de las GTs asociadas a ECSA.
- Proponer a la Asamblea a Mr. Philippos Philis y Ms. Karin Orsel como nuevos presidente y vicepresidente para los próximos dos años. La Asamblea, que se celebró a continuación, ratificó estos nombramientos.
- Subir las cuotas de ECSA un 12% (la propuesta era del 22% para nivelar las cuentas).

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

- 2 de diciembre: Dña. Maruxa Heras asistió a una reunión de trabajo sobre el programa de ecoincentivos, en la que participaron el DGMM, representantes del MITMA, Puertos del Estado, INECO, SPC-Spain, ANAVE y 5 empresas navieras. El objetivo era concretar los documentos a solicitar a los transportistas terrestres para confirmar la línea, flete y buque en el que ha efectuado el viaje.
- 3 de diciembre: Dña. Maruxa Heras participó en una reunión del grupo de trabajo marítimo de Gasnam. Este grupo de trabajo volvió a reunirse los días 9, 10 y 17 de diciembre.
- 14 de diciembre: Dña. Araiz Basurko participó en el Comité Técnico de la sociedad de clasificación Lloyd's Register. Dña. María Fernández-Llamazares asistió a una reunión de la Comisión Ejecutiva del Consejo General del Instituto Social de la Marina.
- 15 de diciembre: Dña. Araiz Basurko asistió a una reunión de la CIAIM. Ese mismo día, Dña. Maruxa Heras participó en una reunión de la Comisión de desarrollo sostenible de CEOE, por videoconferencia.
- 16 de diciembre: Dña. Elena Seco y D. Álvaro Pedreira se reunieron con D. Javier Cervera, de la empresa asociada Baleària, sobre los efectos del paquete legislativo de la Comisión Europea 'Fit for 55', en el transporte marítimo. Ese mismo día, Dña. Maruxa Heras asistió a una reunión de la Asamblea de Gasnam.
- 20 de diciembre: Dña. Elena Seco, Dña. Araiz Basurko y Dña. Yolanda Acha, de la empresa asociada Ibernor, se reunieron, junto con representantes de la DGMM y la Dirección General de Migraciones, con la embajada de Georgia y de su Administración Marítima, para tratar sobre el enrole de marinos georgianos en buques de pabellón español. Ese mismo día, Dña. Maruxa Heras se reunió

con representantes de la consultora FI Group. Dña. Désirée Martínez asistió a una reunión de la Comisión Ejecutiva Provincial del ISM.

- 21 de diciembre: Dña. Elena Seco asistió a una reunión del Consejo General del ISM.
- 10 de enero: Dña. Elena Seco y D. Álvaro Pedreira se reunieron por videoconferencia con el presidente del Consejo de la Organización Marítima Internacional (OMI), D. Víctor Jiménez, y D. Álex Boyo, asistente del europarlamentario D. José Ramón Bauzá, para discutir las nuevas normas sobre emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo. Ese mismo día, D. Rafael Cerezo asistió a una reunión del grupo de trabajo de Comunicación de ICS.
- 13 de enero: ANAVE organizó una Jornada sobre la propuesta de inclusión del transporte marítimo en el sistema europeo de comercio de emisiones (EU ETS), con una presentación a cargo de D. Mattia Ferracchiato, de la empresa Barry Rogliano Salles. Dña. Elena Seco presentó esta jornada en la que participaron más de 50 personas. También asistieron por parte de ANAVE, Dña. Araiz Basurko, Dña. María Fernández-Llamazares y D. Álvaro Pedreira.
- 14 de enero: Dña. Maruxa Heras participó por videoconferencia en una reunión de la Comisión sobre movilidad sostenible de CEOE.
- 17 de enero: Dña. Elena Seco participó por videoconferencia, como ponente, en una jornada sobre la ‘Congestión en la logística marítima mundial y su impacto en la economía española’ organizada por el Comité de Asuntos Marítimos y Marinos y el Comité de Transportes del Instituto de la Ingeniería de España. Ese mismo día, D. Rafael Cerezo asistió a una reunión del grupo de trabajo de Comunicación de ECSA, en la que se trató la estrategia de comunicación interna y externa de dicha asociación para los próximos meses.
- 18 de enero: Dña. Araiz Basurko asistió a una reunión de la CIAIM.

#### **Próximas jornadas y reuniones previstas.**

- 25 de enero: Dña. Elena Seco y D. Álvaro Pedreira se reunirán con D. Federico Marrodán, de la empresa ENEL para comentar el funcionamiento de la calculadora ‘Fit for 55’. Ese mismo día, Dña. Maruxa Heras participará por videoconferencia en una reunión de la Comisión de Unión Europea de la CEOE. Ese mismo día Dña. María Fernández-Llamazares asistirá a una reunión de la Comisión Ejecutiva del Instituto Social de la Marina.
- 26 de enero: Dña. Elena Seco se reunirá con D. Javier Calderón, de la CEOE, a petición suya, para analizar los servicios de apoyo de la CEOE y posibles nuevas actuaciones. Ese mismo día, mantendrá una reunión como presidenta de la Asociación Española de Transporte Marítimo de Corta Distancia para organizar la Conferencia Anual de 2022, que previsiblemente se celebrará en noviembre en Tarragona, y en la que se celebrará el XX Aniversario de la Asociación. Dña. Araiz Basurko asistirá a una reunión del Grupo de Trabajo de ECSA sobre piratería en el golfo de Guinea.

### **3. Anteproyecto de ley de reforma de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y de la Ley de Navegación Marítima.**

El 20 de diciembre se publicó en la página web del MITMA el Anteproyecto de Ley del asunto, dentro del trámite de consulta pública (circular [Puertos 23/2021/ES](#)). El plazo para enviar comentarios o alegaciones terminaba el miércoles 29 de diciembre.

El texto incluye algunas de las observaciones que ANAVE formuló en la consulta de modificación de esta misma Ley publicada en febrero de 2021, en particular, la creación de un nuevo Certificado de Registro, ajustado al estándar internacional, que sustituye a la “Patente de Navegación” y al “Certificado de Matrícula”.

También incluye nuevas modificaciones:

- Se añade el servicio de suministro de combustible a la lista de servicios portuarios. En las alegaciones ANAVE ha propuesto mantener, en la máxima medida posible, la actual regulación de este servicio.
- Aplicación de la bonificación del 50% de la tasa del buque a los buques que utilicen combustibles alternativos para su propulsión o durante su estancia en puerto. ANAVE ha propuesto ampliar esta bonificación a la tasa del pasaje y de la mercancía.
- (\*) Se establece que en materia de jornada laboral y descansos, los buques inscritos en el Registro Especial “*se regirán por lo dispuesto en el Convenio sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (STCW) y el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006*”. La Ley actual hace referencia al Estatuto de los Trabajadores y al RD 1561/1995 sobre jornadas especiales de trabajo.
- (\*) Se crea el “Comité Asesor Marítimo”, órgano colegiado adscrito a la Dirección General de la Marina Mercante para la coordinación de las medidas en materia de ordenación general de la navegación marítima.

Asimismo, ANAVE ha insistido sobre las siguientes alegaciones ya consensuadas con las empresas y no tomadas en consideración en el nuevo borrador:

- (\*) Diferenciar entre el registro de buques y el de empresas navieras.
- (\*) Para la inscripción de empresas navieras en el REC, eliminar la obligación de sucursal o representante en Canarias en el caso de empresas españolas.
- (\*) Mantener la reserva de bandera en los tráficos feeder.
- (\*) Reconocer el régimen jurídico propio de los seguros de P&I y la acción directa en los casos en que así lo prevean los Convenios internacionales o las normas de la UE.
- (\*) Eliminar la propuesta de otorgar el carácter de privilegio marítimo a los créditos por suministros o reparaciones (se añade además en el nuevo texto los servicios de consignación) a fin de que la normativa española no prevea más excepciones que las estrictamente recogidas en los convenios internacionales.
- (\*) Embargo por créditos marítimos: mantener el 15% del importe del crédito marítimo alegado como importe mínimo de garantía que ha de prestar el solicitante de un embargo. En la propuesta de febrero se eliminaba este 15% y ahora se propone un 5% y se excluye cuando se trate de créditos salariales garantizados con privilegio marítimo.
- (\*) Cláusulas de jurisdicción y arbitraje: incorporar a la normativa española el mismo principio que impera en el ámbito europeo para estimar válidamente prestado el consentimiento en las cláusulas de sumisión expresa.

Con posterioridad al Comité Directivo se incorporará el Director General de la Marina Mercante para informar de esta propuesta. En la reunión se le preguntará por los asuntos anteriores que entendemos ha propuesto la DGMM (marcados con un (\*)) y sobre el calendario previsto de tramitación de la Ley.

#### **4. Propuesta de criterios a discutir con la DGMM para autorizar las dispensas de bandera europea.**

En el Comité Directivo del pasado 28 de septiembre se discutió un borrador de criterios para autorizar dispensas de bandera a los buques en tráfico de cabotaje nacional, que incluía los comentarios recibidos por varias empresas asociadas, y se acordó incluir al mismo un sistema de control y un régimen sancionador.

Además de estos dos puntos, una empresa asociada propuso:

- Precisar que, según el RD 1516/2007, solo las empresas navieras pueden solicitar dispensas de bandera europea.
- En el caso de cargas a granel que cubiquen, necesidad de indicar el factor de estiba y el volumen de bodega mínimo necesario para cargar el tonelaje solicitado.
- En el caso de que se ofrezca buque comunitario, inclusión de una propuesta en firme que incluya los elementos necesarios para empezar a negociar el transporte, sin causar demoras injustificadas.

A mediados de noviembre se circuló a las empresas afectadas un nuevo borrador con los cinco puntos anteriores. Únicamente se han recibido comentarios de una empresa, que junto a otras precisiones de menor importancia propone que la empresa que confirme a ANAVE la disponibilidad de buque comunitario, se dirija al solicitante del waiver indicando el nombre del buque y una cotización de flete.

Estos últimos cambios se incluyen en amarillo en un nuevo borrador que se adjunta a estas notas.

Se propondrá la aprobación del tercer borrador de criterios por parte del Comité Directivo y su posterior envío a la DGMM para su consideración.

## **5. Reforma Laboral – RD Ley 32/021.**

El 30 de diciembre se publicó en el BOE el RD-ley 32/2021, de medidas urgentes para la reforma laboral, la garantía de la estabilidad en el empleo y la transformación del mercado de trabajo.

Entre las principales novedades destacan:

- Dos modalidades de contrato de formación: contrato de formación en alternancia (para quienes lo compaginen con sus estudios) y contrato para la obtención de la práctica profesional.
- Se establece una presunción general de contratación indefinida.
- Se restringe la contratación temporal y se reducen sus causas a dos: por circunstancias de la producción y por sustitución de persona trabajadora.
- Se potencia el uso del contrato fijo-discontinuo.
- La subcontratación de servicios se regirá por el convenio de la actividad. El convenio de empresa solo podrá aplicarse si establece mejores condiciones salariales que el sectorial.
- Se modifica la regulación de los ERTE (facilitando su tramitación e incluyendo una nueva causa de fuerza mayor: por impedimentos o limitaciones en la actividad por decisiones de la autoridad gubernativa) y se crea el llamado Mecanismo RED de Flexibilidad y Estabilización del Empleo con 2 modalidades: cíclica y sectorial.
- Se mantiene la prioridad aplicativa del convenio de empresa salvo en materia salarial.
- Se reestablece la ultraactividad plena del convenio.
- Se tipifican nuevas infracciones y sanciones. Las infracciones por uso indebido de contratos temporales se aplicarán por cada trabajador afectado en lugar de por empresa.

Pueden ampliar esta información en nuestra circular [Laboral 19/2021/MF](#)

## **6. Emisiones de gases de efecto invernadero. Paquete legislativo *Fit for 55*. Calculadora de impacto de ANAVE.**

### Calculadora de impacto de ANAVE

El 9 de diciembre circulamos a las empresas una calculadora en formato Excel que permite estimar el impacto económico de las propuestas de la Comisión Europea sobre un nuevo reglamento que fomente el uso de combustibles menos intensivos en carbono (Fuel EU Maritime) y de modificación de la Directiva sobre el régimen europeo de derechos de emisión (ETS), para incluir al transporte marítimo. La calculadora permite calcular:

- La sanción anual (€) de la propuesta Fuel EU en caso de sobrepasar el combustible utilizado la intensidad de carbono de referencia establecida en este reglamento.
- Las toneladas excedentarias de CO<sub>2eq</sub>, en caso de no sobrepasar dicha intensidad de referencia.
- El importe total anual (€) de los derechos de emisión a adquirir (a precio de diciembre de 2021).

Los resultados obtenidos se han contrastado con ejemplos facilitados por la CE y dan una idea del impacto económico de estas dos propuestas en función del combustible utilizado (combustibles líquidos convencionales, GNL, ecombustibles, etc.).

El 13 de enero, enviamos una versión actualizada de esta calculadora en la que se han tenido en cuenta los comentarios recibidos en las últimas semanas de varias empresas asociadas, especialmente en cuanto al tratamiento de los combustibles alternativos.

Pueden ampliar esta información en nuestras circulares [UE 3/2021/AP](#) y [Jornadas 2/2022/AP](#).

#### Avances de la propuesta EU ETS en el Parlamento

El 14 de enero se filtró el informe sobre el EU ETS del ponente del Parlamento Europeo (PE), el eurodiputado Peter Liese (Grupo centro derecha alemán), primer paso del largo proceso antes de que el PE adopte su posición para las negociaciones con el Consejo. El informe filtrado:

- Cuando la operación del buque (velocidad, ruta, fuel...) sea responsabilidad de una empresa distinta del armador, los costes asociados a las emisiones los pagará ésta (fletador por tiempo).
- Se establece el Ocean Fund. Al menos el 75% de los ingresos del ETS se reinvertirán en el sector.
- Evaluación de impacto de otros GEI para finales de 2026 y posible presentación de una nueva propuesta.
- Periodo de introducción acortado en un año y aumento del número de emisiones cubiertas al principio (33,3% de las emisiones del transporte marítimo en 2023 en lugar del 20%);
- Cláusula de revisión de los avances de la OMI para 2028 y posible ampliación del ámbito de aplicación hasta el 100% de los viajes internacionales de los buques que entran o salen de la UE.

El calendario de tramitación previsto en el Parlamento Europeo es (primera lectura):

- Fecha límite para presentar enmiendas: 16-2-2022
- Voto en el Comité de Medioambiente: 16-17 mayo (posible retraso al 2 junio)
- Vote en el pleno: junio

#### Propuesta de la Comisión sobre los ingresos del EU ETS y el CBAM en el presupuesto de la UE

El 23 de diciembre, la Comisión publicó la propuesta que pretende establecer ‘nuevos recursos propios’ para el presupuesto de la UE presentando 3 nuevas fuentes de ingresos. Entre ellas, los ingresos del EU ETS y los recursos generados por el Mecanismo de Ajuste en Frontera por emisiones de carbono (Carbon Border Adjustment Mechanism, CBAM) de la UE. Los ‘nuevos recursos propios’ también deberían servir para financiar el Fondo Social del Clima.

Bajo el actual EU ETS, la mayor parte de los ingresos procedentes de la subasta de derechos de emisión se transfieren a los presupuestos nacionales, mientras que una determinada cantidad se destina a financiar el Fondo de Innovación y Modernización. Según la nueva propuesta, el 25% de los ingresos del EU ETS se asigna al presupuesto de la UE. La Comisión propone también asignar a la UE el 75% de los ingresos generados por el CBAM.

Para incorporar estos ‘nuevos recursos propios’ se deben modificar 2 actos legislativos: la Decisión sobre recursos propios y el Reglamento actual sobre el presupuesto de la UE para el período 2021-2027, conocido como el Reglamento sobre el Marco Financiero Plurianual (MFP). La Decisión debe ser aprobada por unanimidad en el Consejo, previa consulta al Parlamento Europeo. El Reglamento sobre el MFP debe ser aprobado por unanimidad por el Consejo tras obtener la aprobación del Parlamento Europeo.

#### **7. Fondos Next Generation en España. Informe de seguimiento de CEOE. PERTEs.**

El 5 de enero la oficina de proyectos de CEOE publicó un Informe de seguimiento de los fondos Next Generation en España. Según CEOE, los fondos no están llegando a las empresas debido a la falta de convocatorias de subvenciones y licitaciones, el rígido sistema de gestión y los cortos plazos de presentación de proyectos.

Además indica que muchas de las convocatorias ya publicadas son genéricas y continuación de las publicadas en años anteriores. En el caso de los PERTE, CEOE estima que se debe acelerar su ejecución.



Pueden ampliar esta información en la circular de referencia [Varios 1/2022/MH](#).

### **Perte Naval**

El 17 de diciembre la DGMM nos envió a consulta la Memoria del **PERTE para la diversificación y la transformación sostenible y digital del sector naval (PERTE Naval)**, que muy resumidamente:

- Pretende como objetivo principal reorientar la industria naval hacia el sector de las energías renovables marinas, en detrimento de la digitalización y aplicación de nuevas tecnologías de propulsión de buques.
- Penaliza los proyectos relacionados con combustibles fósiles, incluyendo el uso de gas natural licuado, el *retrofit* de los motores auxiliares a combustibles limpios si el motor principal del buque sigue consumiendo combustibles fósiles y los proyectos de digitalización en buques que no utilicen combustibles renovables.
- Establece unos criterios más exigentes que los incluidos en el Reglamento de Taxonomía y sus actos delegados.

Informamos a la DGMM de nuestra preocupación sobre los criterios anteriores, que no se adaptan a la realidad y necesidades del sector del transporte marítimo. Además, de la propuesta de la CEOE sobre un PERTE de la Economía Azul, que integre a toda la cadena de valor del sector, no solo la construcción naval, sino también el transporte marítimo, la pesca, náutica de recreo, energías marinas, puertos, servicios portuarios, Administración... y de nuestro apoyo a esta iniciativa que entendemos que tendría mayor efecto tractor sobre la economía, el empleo y la competitividad de la economía española, favoreciendo la colaboración transversal y público-privada.

### **Perte Energías Renovables**

El 14 de diciembre se aprobó el **PERTE de energías renovables, hidrógeno renovable y almacenamiento (ERHA)**, que tiene como objetivo desarrollar tecnología, conocimiento, capacidades industriales y nuevos modelos de negocio en el campo de las energías limpias.

Las medidas más relevantes para el transporte marítimo son, entre otras:

- El apoyo a proyectos de I+D sobre pilas de combustible a bordo, proyectos piloto de buques propulsados por hidrógeno y proyectos de despliegue sobre movilidad con hidrógeno renovable.
- Impulsar el despliegue de combustibles alternativos en puertos y apoyar tecnologías propulsivas en el sector marítimo.

Pueden ampliar esta información en nuestra circular de referencia [Varios 33/2021/MH](#).

## **8. Presentación del Informe semestral de ANAVE sobre Seguridad y Medioambiente.**

El 13 de diciembre, ANAVE presentó de forma presencial en la ETSI Navales y por videoconferencia su segundo informe semestral de 2021 sobre Seguridad y Medio Ambiente, en el que se recopilan las novedades normativas en el ámbito marítimo nacional, europeo e internacional en dicho campo.

Participaron en total 43 personas de 15 empresas navieras asociadas y 3 Sociedades de Clasificación, la Subdirectora General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima de la DGMM y varios colaboradores de su departamento.

En la reunión se comentaron las medidas técnicas y operacionales adoptadas por la OMI en junio para reducir las emisiones de GEI de los buques:

- el índice de eficiencia energética para los buques existentes (EEXI) y
- el indicador de la intensidad de carbono (CII)

También los avances (pocos) que se han producido sobre esta materia en la reunión de noviembre del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC 77).

Se presentaron y discutieron las propuestas de la UE incluidas en el paquete legislativo 'fit for 55', entre ellas, la inclusión del transporte marítimo en el régimen de comercio de emisiones (EU -ETS) y la regulación FuelEU Maritime sobre el fomento del uso de combustibles con bajo contenido en carbono.

Entre los asuntos que se debatieron con la Administración figuran:

- **Inspecciones de Port State Control del MOU de París a buques españoles:** se informó de la previsión de que España se mantendría en 2022 en la Lista Blanca de banderas del MOU y se pidió a las empresas no bajar la guardia y contactar con la Administración ante cualquier duda o situación problemática en relación con estas inspecciones. El 18 de enero, la DGMM nos confirmó que efectivamente España se mantendrá en la lista Blanca hasta el 30 de junio de 2023.
- **Expedición electrónica de Certificados estatutarios:** la DGMM está ultimando los procedimientos para poder firmar electrónicamente todos los certificados nacionales e internacionales de los buques y marinos.
- **Formación online de la parte teórica de los cursos de especialidad para renovar los certificados de competencia de los marinos obligatorios para embarcar:** la DGMM comentó que es muy favorable a la formación online y han incluido en el borrador de RD que modificará el RD 973/2009 sobre titulaciones profesionales de la marina mercante, que tienen previsto publicar en breve, un apartado que habilite la formación teórica en la modalidad online.
- **Revisión del temario de las pruebas de conocimiento de la normativa marítima española para el reconocimiento de los títulos profesionales extranjeros:** la subdirectora señaló que han incluido una disposición sobre las pruebas de legislación marítima en el borrador de RD indicado en el punto anterior y que el marino podrá hacer el examen en inglés si el idioma de trabajo del buque en el que se va a enrolar es el inglés.
- **Prueba obligatoria de puesta en servicio a los equipos de tratamiento de las aguas de lastre (BWMS):** la DGMM comentó que aún no tiene completamente desarrollado el procedimiento de cómo van a instrumentalizar o proceder con este asunto, pero prevén que se apoyarán en las Organizaciones Autorizadas (OAs), sobre todo si la instalación de la planta se hace en el extranjero. Sobre el análisis a realizar, las directrices de la OMI lo dejan bastante abierto y la idea de la DGMM es hacer los análisis más sencillos, los indicativos.
- **Delegación en las Organizaciones Autorizadas para actuar en nombre de la Administración en relación con la certificación de los parámetros EEXI y CII.** En el caso del EEXI, van a proceder de manera análoga a lo que hicieron con el Índice de Eficiencia Energética de Proyecto (EEDI) apoyándose en las OAs. Para el CII, la delegación no es tan fácil y tienen que estudiar cómo lo van a gestionar al tener que añadir a la notificación de los datos de consumo de combustible toda la parte del cálculo del CII, evaluación y la calificación (letra de la 'A' a la 'E' que va a llevar el buque).

La jornada finalizó con la exposición de dos presentaciones sobre “El paquete legislativo Fit for 55 de la EU y los resultados del MEPC 77 de la OMI” y sobre el “EU ETS aplicado al sector marítimo”.

En nuestra circular de 23 de diciembre [SMA 40/2021/AB](#) les informamos con más detalle sobre este asunto.

## 9. Asuntos varios.

### 9.1. Ampliación de la vigencia de los Certificados de suficiencia de los marinos.

El 19 de enero, se publicó en el BOE una [Resolución](#) de la DGMM que permite ampliar la vigencia de los certificados de suficiencia de los marinos regulados en el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio STCW), y que son obligatorios para

embarcar. Días antes a su publicación, enviamos a las empresas un borrador de dicha Resolución, cuyo contenido no ha sufrido modificaciones con la versión publicada.

En esencia, la Resolución amplía la vigencia de los certificados:

- Hasta el 31 de marzo, para los ya prorrogados a los marinos que aún no han efectuado el curso de mantenimiento de la competencia. Se pide como requisito, presentar un compromiso de impartición del curso en un centro homologado por la DGMM en una fecha concreta.
- Siempre que la caducidad se haya producido a partir de 2020. La ampliación no podrá superar la fecha de realización del curso ni exceder los 12 meses desde la solicitud y solo podrá efectuarse una vez.

Pueden ampliar esta información en nuestra circular [SMA 1/2022/AB](#).

### **9.2. Botiquines de los buques: actualización del contenido y revisión por medios electrónicos.**

El 22 de diciembre se publicó en el BOE el RD 1120/2021, que modifica el RD 258/1999, por el que se establecen las condiciones mínimas sobre la protección de la salud y la asistencia médica de los trabajadores del mar.

Esta norma entró en vigor el 23 de diciembre y las empresas disponen de un plazo máximo de 3 meses a partir de dicha fecha para adaptar los botiquines de sus buques, embarcaciones, botes salvavidas y balsas salvavidas.

El RD 1120/2021 incorpora a nuestra legislación la Directiva UE 2019/1834, que actualiza el contenido de medicamentos y material sanitario de los botiquines, e implanta la tramitación electrónica en el procedimiento de revisión de los mismos. Entendemos que esta medida será especialmente positiva para aquellos buques que no hacen escala en puertos españoles durante periodos de tiempo prolongados.

En nuestra circular de 24 de diciembre [Explotación 67/2021/AB](#) les informamos sobre este asunto.

### **9.3. Nuevo sistema MRV de Reino Unido**

El 1 de enero de 2022 comenzó a aplicarse el sistema MRV de Reino Unido (UK MRV) que obliga a todos los buques de 5.000 GT o más a recopilar sus datos sobre emisiones cuando:

- Viajen entre dos puertos del Reino Unido.
- Viajen entre un puerto británico y un puerto en un país no perteneciente al Espacio Económico Europeo.
- Durante la estancia en puerto británico.

Pueden ampliar esta información en nuestra circular [SMA 38/2017/AP](#).

### **9.4. Cláusula de BIMCO para asignar la responsabilidad y los costes de las medidas técnicas a implantar para cumplir el EEXI.**

En diciembre, BIMCO publicó una nueva cláusula modelo “EEXI Transition Clause” para su uso en pólizas de fletamento por tiempo.

Esta nueva cláusula modelo tiene como objetivo asignar la responsabilidad y los costes en el caso de que sea necesario implantar medidas técnicas para cumplir con el EEXI. Se refiere principalmente a medidas relacionadas con la limitación de la potencia del motor o de la potencia del eje, aunque puede utilizarse para implantar otras medidas de eficiencia energética.

Según esta cláusula, el armador llevaría a cabo las modificaciones técnicas necesarias antes de la primera inspección anual, intermedia o de renovación del certificado IAPP a partir del 1 de enero de 2023.

Pueden ampliar la información sobre este asunto en nuestra circular [SMA 39/2021/MH](#).

### **9.5. Reconocimiento de los títulos profesionales expedidos por Filipinas.**

El 11 de enero, la Comisión Europea se reunió con los Estados miembros para discutir el reconocimiento por la UE de los títulos profesionales y certificados de competencia expedidos por Filipinas.

La DG MOVE ha planteado la falta de aplicación eficaz de los procedimientos revisados o de las medidas correctoras. Para principios de marzo, Filipinas tiene que demostrar que las deficiencias han sido rectificadas. De lo contrario, la Comisión podría retirar el reconocimiento de los títulos de Filipinas en toda la UE. A mediados de febrero, la Comisión tiene prevista una nueva reunión con los Estados miembros para discutir el procedimiento jurídico de dicha retirada.

### **9.6. Restricciones de movilidad por el COVID-19.**

A raíz de la aparición de la nueva variante OMNICRON comenzaron a actualizarse las restricciones a la movilidad con nuevas normas que se publicaron en el BOE, y de las que hemos informado a las empresas en las circulares de 1, 15 y 29 de diciembre Explotación [65/2021/MF](#), [66/2021/MF](#) y [68/2021/AB](#).

### **9.7. Piratería.**

#### Informe de CIARA sobre riesgos y amenazas para la seguridad marítima

El 3 de diciembre, la DGMM nos envió una actualización del Informe de Seguridad Marítima sobre piratería publicado por la Célula de Información y Análisis de Riesgos y Amenazas para la seguridad marítima (CIARA), organismo que depende del Consejo Nacional de Seguridad Marítima. El documento incluye una valoración de la situación actual y las previsiones para los próximos meses en las principales zonas en las que se producen los ataques contra buques.

#### Reunión del Grupo de Trabajo de ECSA sobre piratería en el golfo de Guinea

El 26 de enero, el Grupo de Trabajo sobre Protección Marítima de ECSA ha organizado una reunión, en la que intervendrán representantes del Servicio Europeo de Acción Exterior de la UE, y se presentarán las próximas medidas del proyecto 'Presencia Marítima Coordinada (CMP)' de la UE en el golfo de Guinea. La iniciativa CMP se presentó a principios de 2021 y su objetivo es apoyar y promover la coordinación y el intercambio de información entre las armadas de la UE presentes en la región.

En las circulares de 3 de diciembre y 17 de enero [SMA 37/2021/AB](#), [2/2002/AB](#) les informamos sobre estos dos asuntos.

### **9.8. Ampliación de las sanciones de la Unión Europea contra Corea del Norte.**

A finales de diciembre, la DGMM nos informó sobre las nuevas medidas restrictivas que ha adoptado la UE contra la República Popular Democrática de Corea y que actualizan las que se impusieron en 2016 y 2017.

En esencia, se ha ampliado la lista de buques a los que se les aplican sanciones internacionales, los que tienen prohibido el acceso a puerto o son objeto de incautación e inmovilización, y se ha añadido al registro de información sobre sanciones un apartado dedicado a los buques que han violado las sanciones impuestas por la UE.

La DGMM ha solicitado a las empresas navieras que informen sobre cualquier posible servicio demandado por parte de los buques y/o empresas que son objeto de sanción por la UE.

Pueden ampliar esta información en nuestra circular [UE 5/2021/AB](#).

### **9.9. Embarque de marinos de Georgia en buques mercantes españoles.**

El Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones invitó a ANAVE a participar en una segunda reunión con la Embajada de Georgia en España, que se celebró el 20 de diciembre, y en la que

participaron además la Agencia de Transporte Marítimo de Georgia, el Director General de la Marina Mercante (DGMM) e Ibernor. El objetivo de estas reuniones, la primera de las cuales tuvo lugar en abril de 2021, es analizar la posibilidad de que marinos georgianos puedan embarcar en buques del REC.

El DGMM informó de que ya tienen en vigor el acuerdo de reconocimiento mutuo de certificaciones STCW con Georgia. Se comentaron los requisitos de la administración marítima española para los oficiales de los buques bajo el registro especial de Canarias y las limitaciones y necesidades de las navieras españolas.

#### **9.10. Practicaje. Pruebas específicas para el reconocimiento de la capacitación profesional para prestar servicios portuarios de practicaje.**

El 3 de diciembre se publicó en el BOE una Resolución de la DGMM convocando pruebas específicas para prestar servicios portuarios de practicaje en los puertos de Gijón-El Musel, Cariño/Viveiro/Celeiro/Bu-rela, Corcubión/Cee/Laxe/Sada, Sevilla y Santa Cruz de Tenerife-Granadilla. Se ofertó 1 plaza en cada puerto, y la celebración de las pruebas se estableció a partir de enero.

Les informamos de este asunto en nuestra circular [Puertos 22/2021/AB](#).

#### **9.11. Límite del 85% a la subvención de residentes en tráficos interinsulares en las Islas Baleares.**

El borrador de Presupuestos Generales de 2022 de las Islas Baleares establecía a partir del 1 de enero de 2022 un tope del 85% en la aplicación conjunta de las bonificaciones gestionadas por el Estado y la bonificación autonómica de residente (en el caso de los residentes en Formentera, el tope establecido era del 89%).

El 20 de diciembre, el Gobierno Balear notificó por escrito este cambio a varias empresas y una de ellas solicitó a ANAVE que enviara una carta a la Consejería de Movilidad y Vivienda pidiendo un plazo razonable para adaptar los sistemas informáticos y que este nuevo límite no se aplicara a los billetes vendidos con antelación.

Posteriormente, ANAVE contactó con el Director General de Transporte Marítimo y Aéreo que nos adelantó por teléfono que el Consejo de Gobierno estaba elaborando una resolución que dejaría sin efecto la modificación propuesta, de tal manera que los límites en los porcentajes de las bonificaciones a residentes en tráficos interinsulares no sufrirán ningún cambio respecto a lo que se venía aplicando hasta el momento.

El 29 de diciembre, las empresas afectadas recibieron una carta confirmando este punto y, finalmente, la resolución se publicó en el Boletín de las Islas Baleares el 1 de enero de 2022.

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

## ANAVE

### CRITERIOS PARA AUTORIZAR LAS DISPENSAS DE BANDERA EUROPEA

#### BORRADOR DE PROPUESTA

La LPEMM establece la reserva de la navegación de cabotaje a los buques comunitarios. No obstante, de forma excepcional, cuando no existan buques mercantes comunitarios aptos y disponibles, las empresas navieras españolas podrán contratar y emplear buques de otras banderas para efectuar transportes en tráficos de cabotaje.

En el año 2015, la DGMM descentralizó el procedimiento de solicitud de estas dispensas de bandera, de modo que fueran las Capitanías Marítimas de cada puerto las encargadas de recibir y tramitar estas solicitudes.

Hasta entonces existían un conjunto de criterios establecidos informalmente por la DGMM tras consultar al sector para una aplicación homogénea de estas dispensas. En septiembre de 2019 la DGMM nos informó de que estaban preparando una instrucción de servicio que pretendía revisar estos criterios generales sobre lo que se considera un buque comunitario «apto» y definir unos criterios de aplicación a determinados casos excepcionales pero recurrentes (como por ejemplo sustituciones de buques por avería o varada).

Varias navieras asociadas nos han manifestado la conveniencia de que la DGMM retome este asunto, que quedó paralizado por la pandemia.

**Sin perjuicio de que puedan plantearse situaciones excepcionales que requieran una valoración especial**, se resumen en la presente nota los principales asuntos que han sido objeto de interpretación en los últimos años, con el objetivo de acordar una propuesta consensuada que ANAVE enviará a la DGMM.

#### **1. Empresa que solicita la dispensa.**

Las solicitudes de dispensa de bandera europea solo podrán ser solicitadas por empresas navieras tal y como establece **el artículo 251 del RD 2/2011 del TRLPEMM**.

#### **2. Horquilla de carga del buque**

Se considerará que un buque es apto para transportar una cierta cantidad de mercancía cuando éste pueda cargar a bordo la mercancía indicada en la solicitud aplicando un margen del 20% por encima o por debajo de esa cantidad, por considerarse los términos utilizados en la práctica comercial.

No se admitirá, por razones de economía de escala y medioambientales, dividir la carga de una solicitud en varios buques o que ésta sea transportada por un mismo buque en varias rotaciones.

La empresa solicitante podrá presentar a la Capitanía Marítima un documento que pruebe la necesidad de transportar una cantidad mínima de mercancía (un documento contractual, por ejemplo). En estos casos, no se considerará apto un buque de bandera comunitaria que no pueda cargar esa cantidad mínima, dejando claro que en ese caso no se aplicaría la horquilla del 20%, si bien la Capitanía Marítima comprobará de oficio que la cantidad de mercancía cargada finalmente superó el mínimo solicitado. Asimismo, avisará al puerto de descarga que para lleve a cabo la misma comprobación con la totalidad de la mercancía descargada en puerto español.

### 3. Medios o características especiales

En el caso de que el buque precise medios especiales para hacer la carga/descarga o cualquier característica adicional diferenciadora de otros buques en el mercado, la Capitanía Marítima comprobará que se utilizan estos medios (o características) en el puerto de carga y, si no es así, informará al puerto de descarga para que se verifique que éstos se utilizan. El fin de esta medida es verificar que el viaje en cuestión no podría haberse llevado a cabo sin hacer uso de esos medios o de la característica especial solicitada.

En los casos en los que se ofrezca buque de bandera comunitaria que no disponga de los medios o características adicionales solicitados, la Capitanía Marítima podrá:

- Considerar que el buque ofrecido no es apto, informando de ello a la empresa, así como de las comprobaciones realizadas.
- Considerar la posibilidad de que la carga o descarga de esa mercancía se lleve a cabo en otro muelle o dársena del mismo puerto, si no hay impedimentos de carácter técnico o de seguridad que lo desaconsejen.

### 4. Disponibilidad.

Se considera que un buque está disponible si puede prestar el servicio en la fecha para la que se solicita la exención de bandera, pudiendo establecerse un margen de **1** día sobre las fechas de carga solicitadas. Cuando un armador ofrezca un buque comunitario, se compromete a cumplir las fechas indicadas. Cuando se ofrezca buque comunitario, la empresa ofertante informará a las Asociaciones que corresponda y, a su vez, enviará a la persona de contacto que figura en la solicitud una propuesta en firme que incluya los elementos necesarios para empezar a negociar el transporte (**al menos nombre del buque propuesto y el flete**). En ningún caso se retrasará de forma injustificada esta negociación.

### 5. Duración de la dispensa de bandera en el caso de buques de línea regular.

Las solicitudes de dispensa de bandera europea en el caso de la sustitución de un buque de línea regular de cabotaje por varada, entrada a dique o avería se remitirán a la DGMM.

En estos casos, tras verificar que no existe buque apto y disponible, se autorizará la dispensa por el tiempo que perdure la circunstancia que motiva la solicitud y por un plazo, en todo caso, de un mes como máximo.

[Podría valorarse establecer un plazo superior en el caso de accidente o avería (por ejemplo, durante la estancia del buque en el astillero con un máximo de dos meses). En el caso de varada programada, en el pasado se exigía que la solicitud debía presentarse con al menos un mes de antelación.]

### 6. Dispensa de las condiciones de tripulación (Orden de 22 de julio 1999) en el caso de líneas regulares de cabotaje insular.

#### 6.1 Buque de pabellón no comunitario.

En el caso de que se conceda una dispensa de bandera a un buque que presta servicios de línea regular insular en línea con el apartado anterior, es muy probable que el armador del buque no comunitario no pueda (y no quiera por motivos de seguridad) adaptar la dotación del buque a las condiciones de tripulación españolas, sobre todo teniendo en cuenta el corto plazo de fletamento del buque.

Efectivamente, cuando se fleta un buque ajeno por un tiempo breve, como sería el caso indicado en el punto anterior, se utiliza con generalidad la modalidad de fletamento por tiempo (*time charter*), en la que la contratación y pago de la tripulación corre por cuenta del armador fletante. Pretender que una operación tan breve se lleve a cabo en términos de arrendamiento a casco desnudo (*bare-boat charter*) limitaría enormemente las posibilidades de encontrar en el mercado un buque para atender a la necesidad perentoria de que se trate, lo que se traduciría en una desatención del servicio, con perjuicio para los usuarios del mismo.

En consecuencia, cuando concurren las condiciones antes indicadas para conceder una de dispensa de bandera (que será en todo caso de carácter excepcional), no serán exigibles las condiciones de tripulación españolas, sino las que determine la legislación de la bandera del buque.

En el caso de los buques de pasaje, deberán cumplir lo establecido en el artículo 41.3 del RD 973/2009, de 12 de junio, por el que se regulan las titulaciones profesionales de la marina mercante, sobre la capacidad de comunicación de los miembros de la tripulación cuya función sea ayudar a los pasajeros en situaciones de emergencia.

## **6.2 Buque de pabellón comunitario.**

Teniendo en cuenta el apartado anterior, no parece lógico ni en línea con el espíritu de la norma que pueda concederse una exención de las condiciones de tripulación a un buque de pabellón no comunitario, y sin embargo un buque de pabellón comunitario deba en todo caso cumplir las condiciones de tripulación.

Por lo tanto, en el caso de varada, avería o accidente de un buque que preste servicio regular de cabotaje insular, la empresa naviera que encuentre en el mercado un buque de bandera comunitaria que pueda prestar el servicio pero no adaptar su dotación a las condiciones de tripulación españolas, podrá obtener una autorización de la DGMM para prestar el servicio, una vez confirmado con el mercado la no disponibilidad de buque «apto».

Adjuntamos una Nota jurídica que justifica esta posibilidad.

## **7. Distribución de contenedores en tránsito (*feeders*) entre distintos puertos españoles y transporte de contenedores vacíos**

El embarque y desembarque de un contenedor en dos puertos españoles, cualquiera que sea su origen o destino final (servicios de distribución o *feeder*) se considera cabotaje.

Del mismo modo, el transporte de contenedores vacíos entre puertos españoles, al tratarse de una navegación con finalidad mercantil, también se considerará como cabotaje, cualquiera que sea su origen o destino final.

## **8. Mercancías movidas dentro de un mismo puerto**

En el caso del tráfico interior de puertos, el art. 8.2 del TRLPEMM define la navegación interior como la que transcurre íntegramente dentro del ámbito de un determinado puerto o de otras aguas interiores marítimas españolas.

Por otro lado, el art. 256.1 del TRLPEMM establece la reserva de bandera en este tipo de tráficos y prevé, de la misma manera que en los tráficos de cabotaje, la autorización de dispensas de bandera



en el caso de no existir buques aptos y disponibles, por el tiempo que perdure tal circunstancia. Por tanto, el tráfico en el interior de los puertos se tratará de la misma manera que el cabotaje.

## **9. Procedimiento de control y régimen sancionador**

La capitanía marítima del puerto de carga comprobará, en al menos el 15% de las solicitudes que tramiten cada año, los siguientes puntos:

- Datos de la empresa: la empresa solicitante debe ser una empresa naviera
- Datos de la mercancía: verificar que la carga efectivamente embarcada se corresponde con la cantidad solicitada (teniendo en cuenta el margen del 20%)
- Medios propios de carga u otras características especiales: se comprobará si estos mismos se han utilizado durante la carga.
- Fecha de carga: comprobación de que se ha llevado a cabo en el plazo solicitado.

De la misma manera, la capitanía del puerto de descarga comprobará, en al menos el XX% de los casos:

- Datos de la mercancía: verificar que la carga efectivamente desembarcada se corresponde con la cantidad solicitada (teniendo en cuenta el margen del 20%)
- Medios propios de carga o descarga u otras características especiales: se comprobará si estos mismos se han utilizado durante la descarga.

Según lo dispuesto en el art. 11 del RD 1516/2007 por el que se determina el régimen jurídico de las líneas regulares de cabotaje marítimo y de las navegaciones de interés público, el régimen sancionador aplicable será el establecido en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, en los arts. 307 y 308.