



## **REUNIÓN DEL COMITÉ DIRECTIVO DE ANAVE**

**Miércoles, 27 de mayo de 2015, a las 12:00 h**

Sede de ANAVE  
Dr. Fleming, 11, 1 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. Participación en la feria SINAVAL 2015.
  - 2.2. Convenio de agua de lastre: reunión en la DGMM con Ministerio de Medio Ambiente, Instituto Español de Oceanografía y Puertos del Estado.
  - 2.3. Reunión con la AP de Sevilla para tratar problemas operativos de los buques en dicho puerto.
  - 2.4. Participación en otras jornadas y reuniones.
3. Publicación del RD 290/2015 que transpone la Directiva 33/2012 sobre contenido de azufre de los combustibles marinos:
  - 3.1. Novedades del RD.
  - 3.2. Contactos mantenidos con la DGMM.
4. II Reunión Tripartita de seguimiento del convenio OIT MLC - 2006. Valencia 13 de mayo de 2015.
5. Altas en la Asociación.
6. Asamblea de ANAVE 2015. Apertura del proceso electoral para la renovación de los órganos de gobierno de la Asociación.
7. Asuntos varios.
8. Ruegos y preguntas.

### **Presentación de la empresa Legal Compliance Spain**

A continuación de la reunión del Comité Directivo (sobre las 13.15 h), D. Luis Avila y D. Andrés Molina (anteriormente Director Jurídico y Director de Flota, respectivamente, de Pullmantur) realizarán una presentación sobre Cumplimiento Normativo. A este acto quedan invitadas todas las empresas asociadas.

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

Se adjunta a estas notas el borrador de acta de la última reunión, celebrada el 15 de abril.

### **Se propondrá su aprobación.**

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

### **2.1. Participación en la feria SINAVAL 2015.**

Los días 21 y 22 de abril, en el marco de “SINAVAL Eurofishing 2015”, ANAVE organizó dos jornadas sobre materias laborales y técnicas, en las que se trataron “Los problemas actuales de índole laboral en la marina mercante española”, “Las Zonas de Control de Emisiones (ECAS)” y “El Convenio sobre aguas de lastre”. Asimismo participó en una jornada de GAS-NAM sobre el uso de GNL como combustible para los buques con una presentación sobre “El futuro Código IGF de la OMI”.

#### **Día 21: Asuntos laborales**

Para tratar de los asuntos laborales, se contó con la presencia de la DGMM, el ISM, la Inspección de Trabajo (IT), el COMME y la Universidad del País Vasco.

En la ponencia sobre la publicación del nuevo RD 938/2014 de titulaciones profesionales, que incorpora a nuestro ordenamiento las enmiendas de Manila 2010 al STCW y la Directiva 2012/35, se plantearon para su posterior debate las siguientes cuestiones:

- El nuevo RD modifica lo que se ha venido permitiendo desde 1999, recortando atribuciones a varias titulaciones (Piloto de 1ª, Jefe Máquinas, Oficial de Máquinas de 1ª y 2ª).
- No tiene su fundamento en las enmiendas de Manila, ya que éstas no modificaron los requisitos de las titulaciones de los capítulos II/III del Convenio STCW.
- El mantenimiento de atribuciones a quienes ya las tienen, recogido en la Disposición Adicional 2ª, tiene una interpretación poco clara.

Por otro lado, pusimos de manifiesto las necesidades que han surgido a raíz de la aplicación del MLC 2006 y con vistas a las inspecciones intermedias del mismo, que tendrán lugar entre junio de 2015 y agosto de 2016, como la falta de regulación de las agencias de manning, la inadecuación de los certificados médicos, con propuestas de modificación y la necesidad de que el ISM y la IT deleguen en OORR, especialmente para el caso de los buques que no recalán en puertos españoles.

Finalmente se discutieron las medidas adoptadas para favorecer el embarque de alumnos, como el Convenio que ANAVE firma anualmente con la DGMM para la concesión de la subvención anual, las distintas modalidades que ofrece el RD 973/2009, por el que se regulan las titulaciones profesionales de la marina mercante para el embarque de alumnos, y los convenios suscritos por ANAVE y las distintas Facultades de Náutica.

#### **Día 22: Asuntos técnicos**

Para esta jornada se contó con colaboración de Bureau Veritas y de Puertos del Estado.

En la primera parte de la jornada se presentaron dos ponencias sobre la regulación de las emisiones de azufre. El Director General de ANAVE se refirió a “Los nuevos límites de contenido de azufre en las Zonas de Control de Emisiones de Azufre (SECAs) y las consecuencias técnicas y económicas tras los primeros 3 meses de aplicación”. Comentó los antecedentes de las normas que se están aplicando actualmente, las novedades del nuevo RD 290/2015 sobre contenido de azufre de los combustibles marinos, los trabajos que están

llevando a cabo sobre esta materia los grupos de trabajo del Foro Europeo de Transporte Marítimo y la encuesta de ECSA a los armadores afectados sobre experiencias, tendencias, problemas técnicos y/o económicos derivados del uso de MGO, *scrubbers* y GNL.

A continuación, D. Jaime Pancorbo (Bureau Veritas) presentó una ponencia sobre “El cumplimiento de la normativa sobre emisiones y los combustibles con bajo contenido de azufre”. Explicó los factores de cumplimiento, el uso de combustibles alternativos, la operación de cambio de combustible y sus compatibilidades, y las inspecciones del combustible utilizado por los buques del PSC.

La segunda parte de la jornada estuvo dedicada al Convenio sobre aguas de lastre. Por parte de ANAVE se presentó una ponencia en la que se explicó el tratamiento de los tráficos de cabotaje en el convenio, los procedimientos para obtener las exenciones, las tendencias observadas recientemente en los documentos presentados a la OMI, y la propuesta de ANAVE para una estrategia conjunta española.

D. Julio de la Cueva (Puertos del Estado) comentó el régimen de exenciones al convenio, los trabajos de reconocimiento de especies en los puertos de Barcelona y Las Palmas, el punto de vista de las autoridades medioambientales y los trabajos aún pendientes.

Para finalizar, D. Jaime Pancorbo presentó la ponencia “Convenio de aguas de lastre. Todo lo que Ud. quería saber y no le daba miedo preguntar”, en la que destacó el papel del Servicio de Guardacostas de EEUU (USCG) en relación al convenio, los puntos críticos y las directrices para las inspecciones de PSC, así como para la toma de muestras y análisis.

## **2.2. Convenio de agua de lastre: reunión en la DGMM con Ministerio de Medio Ambiente, Instituto Español de Oceanografía (IEO) y Puertos del Estado.**

La DGMM convocó esta reunión que tuvo lugar el pasado 27 de abril y a la que invitaron a participar a ANAVE. Según nos informó la DGMM, el objetivo era poner en común con el Ministerio de Medio Ambiente y el IEO el punto de vista de las navieras españolas en relación con el convenio de agua de lastre y su aplicación a los tráficos de cabotaje.

En esta reunión, el mensaje de ANAVE a la Administración, se puede resumir como sigue:

- Existen todavía muchas incertidumbres sobre la eficacia práctica de los diferentes sistemas homologados, por lo que muchas empresas están retrasando la decisión de instalarlos.
- Una vez se cumplan los requisitos para la entrada en vigor del Convenio, se prevé un encargo masivo de equipos de tratamiento que, además de la repercusión en el coste, dificultará a las empresas el encontrar suministrador para la instalación.
- En caso de que se decida por la Administración la aplicación del Convenio a algunos tráficos de cabotaje, a lo cual en principio ANAVE se opone, se posponga dicha aplicación (por ejemplo 10 años), para evitar a las empresas que operan en dichos tráficos las complicaciones derivadas de los dos puntos anteriores.
- La conveniencia de invitar a una próxima reunión a alguna/s de las principales Sociedades de Clasificación, entre otras cosas, para aprovechar su experiencia sobre las posibilidades reales de los equipos actualmente homologados por la OMI en relación con el cumplimiento del Convenio.

El Ministerio de Medio Ambiente insistió, en varias ocasiones, sobre la especial situación geográfica de España y su biodiversidad, dando a entender que va a resultar complicado para este ministerio acceder a eximir a algunos tráficos de cabotaje del ámbito de aplicación del Convenio.

En los próximos meses (se espera que alrededor de septiembre), el IEO presentará los resultados de un análisis de riesgo de introducción de especies invasoras a través del vector

“aguas de lastres de buques” a partir de información sobre los servicios regulares de cabotaje existentes que, a petición de la DGMM, ANAVE había aportado a la reunión.

En relación con este Convenio, cabe informar que en el MEPC de la OMI, reunido en Londres a mediados de mayo, se han dado pasos positivos para la clarificación de algunos puntos, a saber:

- Por una parte, se garantiza a aquellos armadores que hayan instalado de buena fe equipos homologados con arreglo a las Directrices actuales que no se les exigirá cambiar o transformar esos equipos a lo largo de su vida útil en el caso de que, bien sea por un cambio en las propias Directrices sobre homologación (que actualmente se están revisando) o por otra circunstancia sobrevenida, fuera del control del armador o la tripulación, el sistema instalado ya no resultase válido.
- Al mismo tiempo, se ha puesto en marcha un grupo de trabajo que va a desarrollar dos conceptos relacionados con las posibilidades de conceder exenciones a los requisitos del Convenio:
  - El Convenio no exige el tratamiento de aquellas aguas de lastre que se viertan “en el mismo lugar” en que se tomaron, pero no se precisa qué se entiende por “mismo lugar”: exactamente en el mismo punto o en la misma zona y, en este caso, qué extensión puede tener dicha zona. El grupo de trabajo va a precisar este concepto.
  - En la misma línea, se van a desarrollar unas Directrices específicas con vistas a facilitar la concesión de exenciones a buques que viertan aguas de lastre en una “zona con el mismo riesgo” que la zona en que se embarcaron dichas aguas, con especial atención a evitar penalizar al transporte marítimo de corta distancia (SSS). (Un caso muy claro podrían ser los servicios de SSS entre España e Italia).

Parece evidente que estos pasos adelante podrían facilitar que algunos países decidiesen ratificar el Convenio. Hasta ahora lo han hecho 44 Estados, con el 32,86% del GT mundial. Una vez se alcance el 35%, entrará en vigor 12 meses después.

### **2.3. Reunión con la AP de Sevilla para tratar problemas operativos de los buques en dicho puerto.**

El pasado día 6 de mayo, representantes de ANAVE y de varias de sus empresas asociadas fueron recibidos en la sede de la Autoridad Portuaria de Sevilla por su presidenta, Carmen Castreño, director, Ángel Pulido, y jefe del departamento de explotación, Fernando Gómez.

La reunión, que se había convocado a solicitud de varias empresas asociadas, se desarrolló en un ambiente de muy positiva colaboración. La Autoridad Portuaria informó a los armadores sobre la reciente licitación del dragado de mantenimiento del río Guadalquivir, de los resultados de los trabajos de batimetría de la totalidad del cauce del mismo, que se han desarrollado recientemente, así como de los servicios disponibles en el puerto, accesos ferroviarios, etc.

Por su parte, las navieras expusieron las necesidades específicas de sus servicios y mostraron gran interés por la marcha de la tramitación del proyecto de dragado de profundización del Guadalquivir que consideran resultaría muy positivo para el desarrollo futuro del puerto.

Asimismo, ANAVE y la Autoridad Portuaria intercambiaron información sobre la previsible aplicación en España del Convenio de Gestión de Aguas de Lastre y acordaron mantenerse en contacto y cooperar en el futuro sobre este asunto.

Por parte de ANAVE participaron: Enrique Torres, director de Boluda Tankers; José Antonio Gasco, director de Boluda Lines para la terminal de contenedores de Sevilla; José Antonio Parada, director comercial de Naviera de Galicia; Fernando Muñoz y Pedro Motos, respecti-

vamente director general y control manager de OPDR Iberia; Roberto Echevarría, presidente de Agencia Marítima Echevarría (consignatario de Naviera de Galicia) y el director general de ANAVE, Manuel Carlier.

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

- 27 de abril: D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco se reunieron en la DGMM con representantes de ésta, de Puertos del Estado, del ministerio de Medio Ambiente y del Instituto Español de Oceanografía, para tratar sobre la futura aplicación en España del Convenio de Gestión de Aguas de Lastre.
- 6 de mayo, D. Manuel Carlier acompañó a representantes de varias empresas navieras asociadas en una reunión con la Autoridad Portuaria de Sevilla.
- Ese mismo día, Dña. Elena Seco participó en una mesa redonda sobre Eficiencia energética y calidad del aire desde el punto de vista del transporte marítimo, en la reunión anual de SEDIGAS, en Madrid.
- 7 de mayo, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco participaron en una Reunión en la DGMM para tratar sobre el RD 290/2015 sobre contenido de azufre de los combustibles marinos (ver apartado 3 de estas notas).
- Ese mismo día, D. Adolfo Utor, Dña. Esther Celdrán y representantes de las empresas asociadas Grupo Boluda e Ibernor participaron en la II Jornada tripartita de seguimiento del CTM 2006.
- 19 de mayo, D. Manuel Carlier participó en un almuerzo del Propeller Club de Madrid sobre la Ley de Navegación Marítima.
- 21 de mayo, D. Manuel Carlier presidió una reunión de la Junta Directiva de SPC-Spain, en la sede de ANAVE.
- 26 de mayo, Dña Esther Celdrán asistió a la reunión de la Comisión Ejecutiva del Consejo General del Instituto Social de la Marina

#### **Próximas reuniones previstas:**

- 28 de mayo: D. Manuel Carlier tiene previsto participar en el LNG & Shipping Forum, organizado en Madrid por la Fundación Ingeniero Jorge Juan, con una ponencia sobre *“Shipping emissions and LNG as Fuel. Current and future regulation”*.

### **3. Publicación del RD 290/2015 que traspone la Directiva 33/2012 sobre contenido de azufre de los combustibles marinos.**

El 18 de abril se publicó en el BOE el RD 290/2015 que incorpora a la normativa española la Directiva comunitaria 33/2012 sobre contenido máximo de azufre de los combustibles marinos, y modifica el RD 1027/2006 (ver circular [SMA 15/2015/ES](#)).

Este RD, aunque no mantiene la misma estructura que la Directiva, establece las mismas obligaciones y, en particular, soluciona los problemas que desde ANAVE habíamos detectado en los últimos borradores de que tuvimos conocimiento, permitiendo en su redacción final:

- El uso de métodos de reducción de emisiones que operen en ciclo abierto siempre y cuando el contenido de azufre del combustible marino utilizado no supere el 3,5%.
- El uso de métodos de reducción de emisiones que operen en ciclo cerrado junto con combustibles marinos con un contenido de azufre superior al 3,5%.

### 3.1. Novedades del RD.

#### Concepto de buques “atracados” en puertos comunitarios

La nueva redacción del art. 11 del RD sobre “Contenido máximo de azufre de los combustibles para uso marítimo utilizados por los buques atracados en puertos españoles”, se aplica tanto a buques atracados como a los **fondeados**, y establece lo siguiente:

*“Los buques atracados o **fondeados** en puertos ubicados en territorio nacional no podrán utilizar combustibles para uso marítimo con un contenido de azufre superior al 0,10 % en masa, concediendo a la tripulación el tiempo suficiente para efectuar la eventual operación necesaria de cambio de combustible lo antes posible después del atraque y lo más tarde posible antes de la salida”.*

En realidad, el concepto de “buques atracados en puertos de la UE” no se ha modificado en la Directiva 2012/33 respecto de la 2005/33. Y tampoco en los numerosos contactos mantenidos tanto con la DGMM como con los Ministerios de Industria y de Medio Ambiente en relación con la transposición de esta Directiva se discutió este asunto. El último borrador que conocimos, a finales de febrero, no contenía esa modificación.

Sin embargo, con el texto citado, el RD del asunto incluye explícitamente dentro del concepto de “buque atracado” a los buques **fondeados** en puertos UE, lo que obliga a estos buques cumplir con el requisito de utilizar un combustible marino con contenido de azufre igual o menor al 0,1%.

Hasta ahora sobre este asunto se aplicaba una instrucción de servicio de la DGMM a las capitanías marítimas de mayo de 2010, que había sido previamente consensuada con ANAVE, decía textualmente:

*“La interpretación del Artículo 11 del RD 1027/2006 sobre máximo contenido de azufre en los barcos atracados, no se aplica a los buques Fondeados, que pueden por tanto seguir quemando Fuel, y cambiar a Gas Oil al terminar la maniobra de atraque en puerto, salvo que esta interpretación se modifique en sentido más restrictivo por parte de la CE, en cuyo caso se informaría oportunamente a las Navieras”.*

#### Buques de pasaje: Zona Económica Exclusiva del Mediterráneo

Ni ANAVE ni la DGMM fueron consultadas ni informadas, en su momento, sobre la publicación del Real Decreto 236/2013, de 5 de abril, por el que se establece la Zona Económica Exclusiva de España en el Mediterráneo noroccidental, del que no hemos tenido conocimiento hasta muy recientemente.

Como consecuencia de este RD, y en aplicación de la Directiva 2005/33, desde abril de 2013, los buques de pasajeros en servicios regulares efectuados desde o hacia puertos comunitarios deberían utilizar, en esa zona (hasta 200 millas de la costa), un combustible con contenido de azufre del 1,5% como máximo.

Sin embargo, tras la publicación de dicho RD y hasta abril de 2015, ANAVE no había recibido ninguna comunicación de la DGMM ni de ninguna naviera en el sentido de que se co-

menzase a exigir a los buques de pasaje en línea regular en la nueva ZEE en el Mediterráneo el combustible de 1,5% de azufre. Tampoco se ha hecho referencia a este asunto en ninguna de las reuniones semestrales de actualización de la normativa sobre seguridad y medio ambiente que ANAVE y la DGMM vienen manteniendo desde hace muchos años y de las cuales se han mantenido 4 desde la aprobación de la nueva ZEE. Es, por tanto, evidente que la DGMM hasta ahora no era consciente de la misma.

### **Reacciones de algunas capitanías marítimas**

Como consecuencia de la publicación del RD 290/2015 sobre contenido de azufre de los combustibles marítimos el sábado 18 de abril, varias capitanías marítimas, algunas tan pronto como el lunes 20 de abril, enviaron circulares informando a empresas y consignatarios de la obligatoriedad de cumplir los dos puntos anteriormente indicados (fondeo y ZEE).

Dichas circulares, en varios casos, incluían también interpretaciones erróneas del nuevo RD publicado, estableciendo obligaciones para determinadas navegaciones que no figuran en la norma.

### **3.2. Contactos mantenidos con la DGMM.**

Como consecuencia de todo lo anterior, ANAVE se puso en contacto, desde un primer momento, con la DGMM, no sin dificultad, dado que la publicación del RD coincidió en el tiempo, primero con el incendio de un buque de pesca en Las Palmas y luego con el del ferry Sorrento, por lo que eran numerosos los funcionarios de la DGMM que en las semanas siguientes a la publicación del RD estuvieron poco en Madrid.

En estos contactos, ANAVE ha pedido a la DGMM que se precise el concepto de “buque fondeado en puertos comunitarios” y se actualicen unos cuadros que resumían los requisitos de combustible en las distintas zonas de navegación españolas. Estos cuadros, que dada la complejidad del marco normativo fueron elaborados por ANAVE en 2010, tras ser verificados por la DGMM, fueron circulados por ésta a las Capitanías Marítimas y por ANAVE a sus empresas navieras afectadas, y han venido siendo aplicados por la Administración marítima hasta la fecha. ANAVE ha aportado ya unos cuadros revisados.

Desde la DGMM se nos ha confirmado la intención de remitir a sus capitanías una circular, de la que se informaría oportunamente a ANAVE, a la que se adjuntarían los cuadros revisados y se aclararían los puntos anteriores. Hasta que esta circular haya sido consensuada, la DGMM ha remitido un correo electrónico a todas las capitanías indicando:

*“Ante varias consultas que hemos recibido, tanto desde Capitanías, como desde ANAVE, y ante la comprobación de que se están aplicando en algún caso criterios diferentes en unas Capitanías respecto a otras, os informamos que estamos elaborando una actualización de la guía enviada en su día, y adjunta a este mail, de acuerdo a la publicación del Real Decreto 290/2015, de 17 de abril, por el que se modifica el Real Decreto 61/2006, de 31 de enero, por el que se fijan las especificaciones de gasolinas, gasóleos, fuelóleos y gases licuados del petróleo, se regula el uso de determinados biocarburantes y el contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo. En los próximos días remitiremos información actualizada sobre el asunto.”*

En principio, existe intención por parte de la DGMM de:

- Aplicar el concepto de buque atracado en puerto comunitario en línea con la definición que figura en la Directiva:

*“Buques atracados: buques firmemente amarrados o anclados en un puerto comunitario cuando están cargando, descargando o en estacionamiento (hotelling), incluso cuando no efectúan operaciones de carga”.*

En principio, la interpretación de la DGMM de este texto es que incluye a todos los buques fondeados en la Zona 1 y 2 del puerto. **Si alguna empresa conociera alguna otra interpretación o práctica más flexible por parte de algún otro país comunitario, sería de suma utilidad contar con pruebas de la misma a la mayor brevedad posible.**

- Apercibir a las empresas que presten servicios regulares de pasaje en el Mediterráneo de la obligatoriedad de utilizar combustibles con un contenido de azufre igual o menor al 1,5% dentro de la nueva ZEE española, informándoles de que el incumplimiento de esta obligación podría ser objeto de sanción a partir de una determinada fecha (por ejemplo, Octubre de 2015).

En la reunión del Comité Directivo se actualizará esta información.

#### **4. II Reunión Tripartita de seguimiento del convenio OIT MLC - 2006. Valencia 13 de mayo de 2015.**

Habiendo transcurrido dos años desde la entrada en vigor del MLC 2006, a iniciativa de la oficina en España de la OIT, la Generalitat Valenciana organizó en Valencia, el pasado día 13 de mayo, la segunda reunión tripartita de seguimiento del Convenio, centrada en el balance de la aplicación del mismo.

La jornada fue inaugurada por el Consejero de Economía, Industria y Turismo de la Generalitat y clausurada por el Presidente de la Autoridad Portuaria de Valencia y la Consejera de la Oficina de la OIT para España, tras un acto de homenaje a personas destacadas por su trayectoria empresarial o profesional en el sector marítimo valenciano y por su contribución al MLC.

Intervinieron el Director de la Oficina de la OIT para España, representantes de la DGMM, Inspección de Trabajo (IT), Instituto Social de la Marina, centrales sindicales, ANAVE (representada por su presidente, D. Adolfo Utor), COMME, así como de las empresas asociadas Grupo Boluda e Ibernor.

En términos generales, todos los ponentes pusieron de manifiesto las ventajas de contar con un convenio internacional que regule los derechos de la gente de mar y las ventajas que el mismo ofrece a la hora de controlar a los buques subestandar, así como la coordinación y el esfuerzo realizado por las navieras y la administración para conseguir una rápida y correcta implementación.

Con respecto a las próximas inspecciones intermedias, la IT y el ISM pusieron de manifiesto que finalmente no se enviarán inspectores a los puertos extranjeros, aunque también recordaron que de momento, la delegación en OORR, no es posible. Parece que esperarán a que esos buques toquen puerto español en algún momento para realizar la inspección.

Asimismo, la IT confirmó que se va a elaborar una norma ad hoc para regular las agencias de manning. ANAVE puso de manifiesto la necesidad de contar con una delegación plena en las OORR, incluyendo aspectos laborales del MLC 2006, conseguir unos certificados médicos acordes con MLC 2006 y el STCW y alinear los mínimos legales españoles con los Convenios internacionales, evitando duplicidades y cargas burocráticas a las navieras.



## 5. Altas en la Asociación.

Tras una reunión mantenida con D. Manuel Carlier el pasado 8 de mayo, solicita el alta en la asociación como miembro asociado colaborador, la empresa **Axpo Iberia S.L.**

Axpo se estableció en España en 2001 como filial de EGL (empresa perteneciente al grupo suizo Axpo). Sus principales actividades en el mercado ibérico son: Suministro de electricidad - Energía Verde Clase A, suministro de gas, trading de electricidad, productos estructurados, agente vendedor, CECOGEL, gestión y logística de biomasa, derechos de emisión.

Las empresas asociadas pueden encontrar amplia información sobre esta empresa en su página web: <http://www.axpo.com/axpo/es/es/home-axpo-iberia.html>

Se propondrá al Comité Directivo que acepte la solicitud

## 6. Asamblea de ANAVE 2015. Apertura del proceso electoral para la renovación de los órganos de gobierno de la Asociación.

En su última reunión, el pasado 15 de abril, el Comité Directivo dio el visto bueno al calendario provisional del proceso electoral. Dado que la fecha del Comité Directivo de mayo se aplazó una semana, el nuevo calendario propuesto es el siguiente:

- **27 de mayo**: Reunión del Comité Directivo. Se propondrá abrir el plazo de presentación de candidaturas a los cargos de Presidente y Vicepresidente de ANAVE, Presidentes de Comisiones de Tráficos y Vocales de Zona, y se designará la Junta Electoral.
- **05 de junio**: Fin del plazo de presentación de candidaturas a las 12:00 h.
- **10 de junio**: Proclamación por la Junta Electoral de los candidatos presentados.
- **11 de junio**: Posible recurso, en caso de existir alguna candidatura rechazada.
- **15 de junio**: Resolución por la Junta Electoral de los posibles recursos y comunicación de los candidatos definitivos a los electores.
- **Entre el 16 y el 24 de junio**: En caso de ser necesarias votaciones en todas o alguna de las Comisiones de Tráficos o Zonas, por haber más de un candidato, se convocarían las reuniones necesarias para celebrarlas, en estas fechas, en contacto con los presidentes de cada una de las Comisiones.
- **25 de junio**: Asamblea (votación Presidente y/o Vicepresidente de ANAVE, si fuese necesaria). Según disponen los Estatutos, en caso de haber una única candidatura, será proclamada electa sin votación.

La Junta Electoral, con arreglo a los Estatutos, debe estar formada por:

- Presidente: El miembro de más edad de entre los componentes del Comité Directivo.
- Vocales: Los dos miembros de menor edad de entre los componentes del Comité Directivo. El vocal de menor edad ostentará el cargo de Secretario de la Junta Electoral.

En consecuencia, y según prevén los Estatutos, se propondrá al Comité Directivo que apruebe formalmente el calendario anterior, la apertura formal del periodo de presentación de candidaturas a la presidencia y, en su caso, vicepresidencia de ANAVE, Presidentes de Comisiones de Tráficos y Vocales de Zona y la designación de la Junta Electoral. De resultar aprobada por el Comité Directivo, se informará por circular a todos los asociados de la

apertura del proceso electoral, adjuntando la relación de votos que corresponden a cada una de las empresas asociadas (calculados, como indican los Estatutos, en función de las cuotas efectivamente percibidas por ANAVE en los últimos doce meses) y que, con arreglo a los estatutos, salvo error en su determinación, no sufrirán ya modificación una vez iniciado el proceso electoral.

Con vistas a este proceso electoral, se adjunta a estas notas, como **Anexo I**, la relación de los miembros de cada una de las Comisiones de Tráficos, con los votos que les corresponden, las empresas y votos que deben intervenir para las elecciones de los Vocales de Zona y la relación de todos los asociados a ANAVE y el número de votos que corresponden a cada una de ellas, con arreglo a los Estatutos, para la elección de Presidente y, en su caso, Vicepresidente, en la Asamblea. **Agradeceremos a las empresas que, si consideran que pueden haber algún error, nos hagan llegar sus observaciones lo antes posible.**

Según también se informó en la última reunión al Comité Directivo, está previsto celebrar la asamblea general 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, con asistencia y discurso de la ministra de Fomento o Autoridad en la que delegue. Seguido de almuerzo.

En principio, prevemos preasignar asientos solamente en 4 o 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 estarán patrocinados por las empresas asociadas Carus y Bergé.**

Como en años anteriores, el reparto de invitaciones propuesto es el siguiente:

- 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.**

## 7. Asuntos varios.

### 7.1 MLC 2006: RD sobre cumplimiento y control de la aplicación del Convenio en los buques de bandera española.

El pasado día 9 de mayo se publicó en el BOE el RD 357/2015, por el que se incorpora a nuestro ordenamiento la Directiva 2013/54/UE sobre determinadas responsabilidades del Estado del pabellón en materia de cumplimiento y control de la aplicación del MLC 2006.

Este RD confirma que las inspecciones de los buques de pabellón español relacionadas con el MLC 2006 deberán ser llevadas a cabo por tres inspectores, del ISM, Inspección de Trabajo y DGMM, si bien se contempla la posibilidad de que todos ellos deleguen en una organización reconocida, *“siempre que se lo permita su normativa reguladora”*. A día de hoy, la normativa reguladora de la Inspección de Trabajo y del ISM no permiten estas delegaciones.

Asimismo, el texto incorpora algunas novedades con respecto al proyecto que se nos envió:

- Se nombrará a un coordinador nacional de la DGMM encargado de la coordinación de las inspecciones así como la planificación de las visitas. Los capitanes marítimos coordinarán con las inspecciones provinciales de Trabajo y Seguridad Social y del ISM la realización de las inspecciones.
- Los armadores podrán solicitar la emisión del certificado de trabajo marítimo de forma electrónica. El plazo máximo para la emitir la certificación será de 6 meses.
- Se detallan los procedimientos para la tramitación de quejas a bordo y en tierra, pudiéndose iniciarse este último tanto a instancia del marino, como de una organización profesional, una asociación, un sindicato o, en general, por cualquier persona a quien concierna la seguridad de un buque.
- **Los armadores correrán con los gastos de desplazamiento de los inspectores a otros países** cuando se trate de buques que no tocan puerto español. (Como recordarán, en recientes reuniones del Comité Directivo se había tratado sobre este asunto).

Se les informó de esta publicación mediante la circular de fecha 12 de mayo de 2015 y Ref. [Rel.Ind. 3/2015/EC](#).

### 7.2 Colaboración con la Armada para participar en el ejercicio MARSEC-15.

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-15 se va a llevar a cabo entre los días **25 y 29 de mayo**, dentro de las aguas territoriales españolas e internacionales situadas en el área limitada por los paralelos de I: 20-00 N, 53-00 N y meridianos L: 20-00 W, 10-00 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.

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. También, está previsto llevar a cabo un ejercicio en

el que se van a simular instrucciones al tráfico mercante que navega en una zona minada. Para evitar malentendidos, las comunicaciones y documentos que se remitan se van a identificar con la notación “ejercicio”.

El objetivo del ejercicio es facilitar el adiestramiento de las unidades y personal de la Armada en la planificación y realización 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.

Como recordarán, el COVAM, situado en Cartagena, es el centro neurálgico de la Fuerza de Acción Marítima (FAM) donde se fusiona y analiza toda la información sobre los espacios marítimos de interés con el fin de conocer en todo momento lo que está ocurriendo en dichas zonas, lo que se conoce como “Conocimiento del Entorno Marítimo”. Fruto de ese trabajo de fusión y análisis se obtiene una representación gráfica de la situación en la mar (en tiempo real o no), denominada “Recognized Maritime Picture” (RMP), información que se transmite a la Fuerza de la Armada en la mar y a las agencias civiles competentes que lo soliciten.

En la circular de fecha 7 de mayo y Ref. [SMA 16/2015/AB](#) les enviamos información adicional sobre este asunto.

### **7.3 Campaña de publicidad “Plan Turismo Seguro 2015”**

El 18 de mayo, la Secretaría de Estado de Seguridad del Ministerio del Interior nos informó de su iniciativa “Plan Turismo Seguro 2015”, que se va a poner en marcha entre los meses de junio y septiembre, y para el que han pedido la colaboración voluntaria de las empresas que operan servicios de pasaje.

La colaboración que se solicita de las empresas de ANAVE es que sus buques exhiban un cartel en un lugar visible con publicidad sobre este asunto. También, han elaborado un vídeo promocional que las empresas que lo deseen podrían proyectar durante la travesía.

El objetivo del plan es reforzar la seguridad ciudadana en las zonas turísticas y proporcionar un entorno más seguro al turista durante su estancia en nuestro país. Además, pretende apoyar y contribuir activamente a las actuaciones en el sector por el Gobierno y Administraciones Autonómica y Local, favorecer al sector turístico español y cooperar para lograr una mayor competitividad.

Para más información les remitimos a la circular de Ref. [Varios 20/2015/AB](#).

### **7.4 Curso sobre Gestión de la Seguridad (Código ISM)**

A propuesta de una empresa asociada, hemos contactado con varias sociedades de clasificación para organizar a través de ANAVE un curso sobre la Gestión de la Seguridad Operacional de los Buques (Código ISM), nivel introductorio, dirigido principalmente al personal de recursos humanos de las compañías.

En principio, se pretende celebrar el curso en la segunda quincena de junio en Madrid, en modalidad presencial y en castellano, de 1 o 2 días de duración.

Hemos solicitado propuestas sobre los contenidos y coste de los distintos cursos que dichas sociedades de clasificación pueden ofrecer sobre la materia. Una vez se confirme la posibilidad, se circulará a las empresas asociadas.

Se informará al CD sobre los avances de estas gestiones.

## **7.5 Proyecto de Orden de actualización de las condiciones técnicas del RD 809/1999 (requisitos que deben reunir los equipos marinos).**

El 4 de mayo la DGMM nos envió a consulta un proyecto de Orden para actualizar el RD 809/1999 sobre los requisitos y normas de ensayo de los equipos marinos, y adaptarlo a la Directiva 2015/559/UE, de la Comisión. Les informamos sobre ello mediante la circular de fecha 7 de mayo y Ref. [SMA 17/2015/AB](#).

Estos nuevos requisitos serán de aplicación a todos los equipos fabricados con posterioridad al 30 de abril de 2016. Los equipos fabricados antes de esa fecha se podrán comercializar e instalar a bordo de buques españoles hasta el 30 de abril de 2018.

El mencionado RD ha sido modificado ya en varias ocasiones, siendo el actualmente vigente el que se incluye en la Orden FOM/2083/2014, de 24 de octubre, que se publicó el 8 de noviembre de 2014.

Aunque esta norma afecta fundamentalmente a los fabricantes de equipos, pudieran verse afectados los buques, independientemente de su pabellón, que no estén registrados en un Estado miembro de la UE y vayan a ser registrados en España. En alguna ocasión, alguna empresa naviera asociada ha tenido problemas al abanderar en España un buque adquirido de segunda mano, por carecer algunos de sus equipos de los certificados exigidos, por lo que les recomendamos tengan lo anterior en cuenta a la hora de adquirir un nuevo buque.

El proyecto que nos fue consultado concordaba con la Directiva Comunitaria a la cual traspone y que, en principio, no admite modificaciones. Al no recibir ninguna observación por parte de las empresas asociadas, hemos informado favorablemente sobre el mismo.

## **8. Ruegos y preguntas.**