



REUNIÓN DEL COMITÉ DIRECTIVO DE ANAVE

Jueves, 27 de noviembre de 2014, a las 12:00 h
Sede de ANAVE
Calle Doctor Fleming, 11, 1º D – 28036 MADRID

Orden del Día

1. Lectura y aprobación, si procede, del acta de la reunión anterior.
2. Novedades habidas y gestiones realizadas:
 - 2.1. Subvención por embarque de alumnos 2014. Plan de formación de ANAVE para 2015.
 - 2.2. Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios.
 - 2.3. GASNAM. Asamblea, Congreso y Jornada en Santiago.
 - 2.4. Participación en otras jornadas y reuniones.
3. Bonificaciones a residentes no peninsulares.
4. Plan Lista Blanca: propuesta de Instrucción de Servicio sobre Lista de Comprobación para preparar inspecciones MOU.
5. Avance de resultados del ejercicio 2014 y propuesta de presupuestos y cuotas de ANAVE para 2015.
6. Asuntos varios.
7. Ruegos y preguntas.

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

El borrador de [acta](#) de la última reunión, celebrada el 16 de octubre, se circuló, junto con el Orden del Día de esta reunión, el pasado 14 de noviembre.

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

2. Novedades habidas y gestiones realizadas:

2.1. Subvención por embarque de alumnos 2014. Plan de formación de ANAVE para 2015.

- Subvención por embarque de alumnos 2014

Por cuarto año consecutivo, la DGMM y ANAVE firmaron, el pasado 3 de febrero, el Convenio para el abono de la subvención directa por el embarque de alumnos en prácticas para la obtención de las titulaciones profesionales de la marina mercante.

Según ya les informamos mediante la circular [Eco.Fin. 1/2014/EC](#) de 8 de enero, la LPGE para 2014, aumentó de nuevo el importe de la subvención a la cantidad de 80.000 €, que ANAVE recibirá y distribuirá íntegramente como abono en los cargos por cuotas de las empresas asociadas, teniendo preferencia absoluta para la asignación los embarques producidos en buques asociados a ANAVE, tal y como se acordó en reunión de este CD.

El procedimiento es similar al de años anteriores. Como siempre, los alumnos que generarán derecho a subvención deberán haber estado embarcados al menos 90 días naturales ininterrumpidos (salvo transbordos de tres días de duración como máximo) entre el 1 de enero y el 30 de noviembre de 2014, y para acreditar los embarques ya no es necesario presentar el rol de navegación.

Según les anunciamos mediante la circular de referencia [Rel.Ind. 3/2014/EC](#) de 8 de octubre, la fecha límite para presentar dicha documentación es el 30 de noviembre. Hasta la fecha se han recibido ya solicitudes de 13 empresas para 80 alumnos que cumplen los requisitos para generar el derecho a subvención, por lo que previsiblemente se superará el número de embarques del año 2013.

En relación con este asunto, una empresa asociada nos ha vuelto a llamado la atención sobre las rigideces del Convenio suscrito con la DGMM en cuanto a los días y fechas necesarios para que un alumno se pueda beneficiar de subvención, que hace que muchos casos de alumnos embarcados por las empresas, por un margen de muy pocos días o porque coincida el embarque con el cambio de año, no cumplen el requisito de 90 días de embarque entre enero y noviembre de un mismo año natural y no pueden beneficiarse de la subvención.

Dado que este asunto nunca ha sido tratado con el actual Subdirector General de Coordinación y Gestión Administrativa, en el cargo desde hace poco más de un año, de cara al próximo ejercicio vamos a proponer a la DGMM varias alternativas que podrían solucionar estos problemas, en particular:

- Reducir el periodo mínimo de embarque a 60 días.
- Permitir el acceso a las subvenciones a los embarques que comiencen en un ejercicio presupuestario y terminen en otro, siempre que cumplan el número mínimo de días de embarque. Si ello no fuese aceptable, al menos permitir que si el embarque cumple con el mínimo número de días (repartidos entre dos ejercicios presupuestarios), se pueda conceder la subvención por los días embarcados en el ejercicio presupuestario al que pertenezca la partida.

- Permitir, con una declaración responsable de la empresa de que tiene previsto mantener al alumno embarcado durante todo o parte del mes de diciembre, que se pueda solicitar subvención por los alumnos que a fecha de 30 de noviembre continúen embarcados.

Se solicitará al Comité Directivo su punto de vista sobre este asunto o propuestas alternativas o adicionales para la modificación del Convenio.

- Plan de formación de ANAVE para 2015

Como ya se informó en la última reunión del Comité Directivo de ANAVE, este año la Fundación Tripartita para la Formación ha cambiado el criterio para repartir las subvenciones para formación, de forma que no conceden subvención por importe superior a los ingresos por formación generados por las asociaciones o empresas solicitantes. Por este motivo, por el momento, a ANAVE se la ha denegado su solicitud, dado que las acciones formativas en general no las imparte directamente ANAVE, sino que se subcontratan con empresas especializadas.

Puestos en contacto con la CEOE, nos han informado de que son numerosas las empresas y asociaciones que se encuentran en la misma situación, y de que **ya se ha hecho la correspondiente reclamación**. Sin embargo, es bien sabido que, dadas las restricciones presupuestarias, el gobierno está haciendo lo posible por limitar al máximo esta partida. **Se informará de cualquier novedad al respecto tan pronto como se produzca.**

2.2. Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios.

- Reuniones

El 30 de octubre se reunió, en la sede de Puertos del Estado, el grupo de trabajo para el “Estudio de la cadena de costes para el tráfico de carga rodada en terminales españolas”. Asistieron D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco.

En la misma, se presentaron los resultados obtenidos en el estudio desarrollado por la consultora IDOM a los miembros del Grupo de Trabajo. Con los comentarios y correcciones propuestos, está previsto presentar una versión final del documento, previsiblemente, al Pleno del Observatorio de diciembre de 2014.

- Página web

El Observatorio ya tiene operativa su página web, en la dirección:
<http://observatorio.puertos.es>

Por el momento solo está disponible la zona pública de la web, desde la que se puede acceder a información sobre las empresas proveedoras de servicios en todos los puertos de interés general y consultar los detalles de las licencias, los pliegos que regulan la actividad y las tarifas vigentes. También se pueden consultar una serie de documentos y estudios elaborados por el Observatorio desde su constitución.

Está prevista próximamente la entrada en funcionamiento de una zona privada, accesible únicamente a los miembros del Observatorio, para la distribución y gestión de información y documentación interna.

2.3. GASNAM. Asamblea, Congreso y Jornada en Santiago.

El 18 de noviembre, Dña. Elena Seco representó a ANAVE en la Asamblea General de GASNAM, organización a la que pertenece ANAVE desde el pasado mes de junio, tras la aprobación del Comité Directivo. Se informó de que la Asociación cuenta ya con 54 miembros, frente a 30 que eran a principios de 2014.

En la Asamblea se aprobó el Plan de Trabajo para 2015, que incluye, en relación con el ámbito marítimo:

- Seguimiento y contactos con la Administración en el proceso de transposición de la Directiva sobre despliegue de infraestructuras para combustibles alternativos.
- Continuar la labor del grupo de trabajo sobre *bunkering*, dedicado al análisis y estudio de los distintos procedimientos.
- Lanzamiento del nuevo grupo de trabajo de AENOR “Gas Natural como combustible marino”, recientemente creado y del que GASNAM ejercerá la secretaría.

En la mañana del 25 de noviembre, D. Manuel Carlier participará en una jornada organizada por Sedigas y Gasnam, con el patrocinio de la Xunta de Galicia, Reganosa y Gas Natural Fenosa, denominada “GNL, el futuro del transporte marítimo” que se celebrará en Santiago de Compostela. En la misma, junto con representantes de la administración, parlamentarios, profesores y técnicos de distintos ámbitos, se analizará las oportunidades que ofrece la incorporación del GNL como combustible de buques. También estudiarán las ventajas que reporta al noroeste de la Península Ibérica, que cuenta con una ubicación privilegiada para satisfacer las nuevas necesidades.

Por la tarde también participará en una reunión sobre el nuevo programa Conectar Europa (*Connecting Europe Facility*) de la UE, destinado a financiar proyectos que permitan completar las redes transeuropeas de transporte (TEN-T), y sus posibilidades en el ámbito del GNL.

2.4. Participación en otras jornadas y reuniones.

- El 14 de octubre, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco recibieron a representantes del Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX) en relación con un Estudio sobre Emisiones de GEI en los puertos. También se reunieron el día 16 con representantes del Ministerio de Industria, Energía y Turismo con el mismo objeto.
- El 22 de octubre, D. Adolfo Utor presentó la ponencia titulada “El ferry Abel Matutes con GNL en sus grupos auxiliares” en el III congreso de GASNAM en Madrid. También asistieron D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco.
- El 27 de octubre, Dña. Esther Celdrán asistió a la Comisión Ejecutiva Provincial del Instituto Social de la Marina y a la Comisión Ejecutiva del Consejo General del Instituto Social de la Marina.
- El 30 de octubre, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco participaron en la segunda reunión del Grupo de Trabajo para el “Estudio de la cadena de costes para el tráfico de carga rodada en terminales españolas” en la sede de Puertos del Estado.
- El 6 y 7 de noviembre, ANAVE cedió sus oficinas a Lloyd’s Register para impartir un curso práctico sobre “Gestión de Riesgos e Investigación de Accidentes”. Participaron 6 alumnos, 2 de ellos de 2 empresas navieras. A cambio de la cesión del local, lo hizo también como alumna, Dña. Araiz Basurko, sin coste para ANAVE.
- El 11 de noviembre D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco recibieron en la sede de ANAVE a representantes de la sociedad de clasificación Korean Register, que habían manifestado su interés por explorar posibles vías de colaboración con ANAVE. Posteriormente se incorporaron representantes de varias empresas asociadas, a las que les hicieron una presentación de su Sociedad de Clasificación: experiencia, dimensión y servicios.
- El 13 de noviembre D. Esther Celdrán participó en la Universidad de Coruña en una reunión y posterior coloquio sobre el embarque de alumnos en prácticas. Ese mismo día, ANAVE y la Universidad firmaron un Convenio para facilitar dichas prácticas.

- El 14 de noviembre, D. Manuel Carlier, Dña. Elena Seco y Dña. Araiz Basurko se reunieron con el Subdirector General Adjunto de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima de la DGMM, D. José Luis García Lena, y varios miembros de su departamento, para tratar la propuesta de Instrucción de Servicio sobre una Lista de Comprobación para preparar inspecciones MOU incluida en el Sistema de Gestión de la Seguridad del Buque (ver apartado 4 de estas Notas).
- El 18 de noviembre Dña. Elena Seco participó como representante de ANAVE en la Asamblea General de GASNAM.
- El 20 de noviembre, D. Juan Riva asumió la presidencia del Comité Naval Español del Bureau Veritas, en un acto presidido por la Sra. Ministra de Fomento y al que asistieron el presidente, vicepresidente y director general de ANAVE, además de representantes de otras empresas asociadas.

Otras jornadas y reuniones que tendrán lugar próximamente:

- El 9 de diciembre, D. Juan Riva participará en una reunión del *Board of Directors* de EC-SA en Bruselas.

3. Bonificaciones a residentes no peninsulares.

– Acreditación de la residencia por medios telemáticos

Desde el 1 de noviembre, las empresas navieras deben estar integradas en el sistema SARA, que permite la acreditación de la residencia por medios telemáticos.

Ello no quita para que existan numerosas situaciones en las que esta acreditación no resulta posible, y los pasajeros deberán seguir presentado su certificado de residencia.

Dado que, tanto en canarias como en Baleares, varios periódicos publicaron declaraciones de representantes de la Administración manifestando que “*ya no era necesario el certificado de residencia para viajar*” o “*el fin del certificado de residencia*”, las empresas afectadas pidieron a ANAVE:

- a. Remitir un escrito a la DGMM pidiendo confirmación de que en los supuestos en que no fuese posible la confirmación telemática mediante SARA (fallo del sistema, menores sin DNI, datos no coincidentes entre el padrón y el DNI, etc.) se debía seguir exigiendo la presentación del certificado de residencia.
- b. Publicar una nota de prensa informando a los pasajeros de estos eventuales casos.

Así se hizo y no hemos tenido noticias de que se hayan producido problemas serios con el nuevo sistema de acreditación.

– Proyecto de modificación del sistema de verificación y control de los embarques para su reintegro en tráficos interinsulares

La DGMM nos envió a consulta un proyecto de Orden por la que se modifica la Orden FOM/2427/2012 que se establece el contenido del fichero informático que deben entregar las empresas navieras para solicitar el reintegro de las bonificaciones al transporte marítimo interinsular para los residentes en las Comunidades Autónomas de Canarias y de las Islas Baleares.

Mediante este proyecto, se pretende unificar los procedimientos para verificar los embarques reales producidos, aplicándose para ello al transporte marítimo interinsular lo dispuesto para los trayectos en los que el Estado bonifica de modo exclusivo, es decir, los trayectos directos con la Península, cuyo procedimiento viene recogido en la Orden FOM/2554/2006.

Se eliminaría así la obligatoriedad de conservar la matriz de los billetes y las copias de la documentación acreditativa de la residencia.

Les informamos de este proyecto mediante la circular de 21 de octubre y referencia [Explotación 12/2014/EC](#).

4. Plan Lista Blanca: propuesta de Instrucción de Servicio sobre Lista de Comprobación para preparar inspecciones MOU.

El 30 de octubre la DGMM nos remitió a consulta un borrador que enviamos a las empresas asociadas con la circular de referencia [SMA 43/2014/AB](#), de 3 de noviembre, por el que las compañías deberían incluir en su Manual de Gestión de la Seguridad del buque un **nuevo procedimiento operativo**, por el que la compañía y el buque preparasen las posibles inspecciones de Control por el Estado rector del Puerto (PSC) en puertos extranjeros.

En esencia, dicho procedimiento:

- Debería incluir una **lista de comprobación pormenorizada y particularizada** para cada tipo de buque que contemple aquellos elementos del buque susceptibles de reconocimiento en una inspección MOU.
- Dicha lista se debería aplicar cuando el buque efectúe **viajes internacionales**, incluidas escalas técnicas, travesías por aguas de países extranjeros, y en casos de varada en diques y astilleros de puertos extranjeros.

En general, esta iniciativa de la DGMM no fue acogida de positivamente por las empresas, cuya impresión general sobre el borrador se resume en los siguientes puntos:

- No se deberían aplicar nuevas normas que supongan carga de trabajo o burocracia adicional para las empresas que no tienen deficiencias en las inspecciones y cuyos barcos no son detenidos.
- Mientras que algunas compañías ya tienen un procedimiento operativo similar implantado en su Sistema de Gestión del Código ISM, otras no lo consideran apropiado. Sería preferible que se estableciese como una simple recomendación o que simplemente se indique que debe existir, pero no se prejuzgue dónde.
- Sería necesario establecer un plazo temporal para cumplimentar la Lista de Comprobación. Se podría aplicar el mismo plazo de 3 meses que se aprobó en la Instrucción de Servicio para llevar a cabo las inspecciones del Plan Lista Blanca. En concreto, los barcos que hagan habitualmente solo tráficos de cabotaje no tendrían que cumplimentar la lista de comprobación salvo que fuesen a salir al extranjero, y aquellos que salgan al extranjero con cierta frecuencia, deberían cumplimentar dicha lista al menos cada 3 meses, independientemente de la frecuencia con la que el barco haga escala en puertos extranjeros.

Dada la importancia de este asunto para las empresas, el 14 de noviembre nos reunimos con la DGMM para trasladar verbalmente la opinión de las empresas sobre este asunto y proponer una aplicación más lógica y flexible de esta medida. Adicionalmente, planteamos a

la DGMM propuestas alternativas que varias empresas nos pusieron como ejemplo lo que se aplica en otros pabellones, y que se resume en dos puntos:

- a. Que la compañía lleve a cabo, antes del inicio, en septiembre de cada año, de la Campaña de Inspección Concentrada (CIC) del MOU de París, una comprobación de los elementos que van a ser objeto de dicha CIC, y que la Administración también ponga en sus inspecciones un especial énfasis en estos mismos elementos. Esta medida ayudaría a estar mejor preparados si posteriormente el barco sale al extranjero.
- b. Que la DGMM ponga en marcha una CIC adicional, por ejemplo en primavera, que se centre en aquellas materias es en las que los buques españoles estén teniendo más deficiencias en las inspecciones MOU, las de Lista Blanca o en las que se llevan a cabo en las capitanías. Dicha campaña debería advertirse a las empresas al menos con tres meses de antelación, y se debería facilitar una lista de comprobación sobre la misma.

En la reunión, la DGMM se mostró partidaria de fijar un plazo para llevar a cabo las inspecciones y recibió favorablemente la posibilidad de efectuar CIC adicionales.

Aunque en las inspecciones de PSC el porcentaje de deficiencias en lo que llevamos de 2014 se ha reducido un 45% con respecto al año anterior, la DGMM nos informó de que en las inspecciones del Plan Lista Blanca están observando un número de deficiencias elevado, que no se reflejan posteriormente en las inspecciones de PSC porque se corrigen antes de salir al extranjero, pero que es posible que se hubieran puesto de manifiesto en caso de no haber sido descubiertas en las inspecciones de Lista Blanca.

Nos explicaron que el objetivo de incluir el procedimiento operativo mencionado dentro del Código ISM es concienciar a las compañías para que lleven a cabo auto-comprobaciones periódicas, generando así su propia cultura de autocontrol, evitando que la presión de la inspección proceda únicamente de la Administración y también de las propias compañías. Según esto, cada empresa establecería su propio plan de comprobación definiéndolo en su procedimiento sus contenido y su frecuencia, en función de sus tráficos, y por otro, el objetivo a largo plazo sería eliminar o reducir drásticamente las inspecciones del Plan Lista Blanca porque se haya verificado que las empresas se autocontrolan.

Antes de tomar una decisión sobre este asunto, hemos acordado con la DGMM **volver a tratar este asunto entre las empresas y la Administración en la próxima reunión de presentación del informe técnico de ANAVE.**

5. Avance de resultados del ejercicio 2014 y propuesta de presupuestos y cuotas de ANAVE para 2015.

Como es habitual, con el visto bueno del Presidente, D. Adolfo Utor, y del Vicepresidente y Tesorero, D. Gonzalo Alvargonzález, se adjunta como Anexo un avance del resultado económico del presente ejercicio 2014, una propuesta de presupuesto para 2015 y comentarios detallados. **Se propone mantener las cuotas asociativas para el próximo ejercicio.**

Se propondrá al Comité su aprobación, sujeta a la ratificación formal por la Asamblea.

6. Asuntos varios.

6.1 Convenio de la OIT sobre el trabajo marítimo (MLC-2006)

El próximo año, 2015, comenzarán las inspecciones intermedias de este convenio. Con este motivo, en una reciente reunión en la DGMM, se planteó que resultaría muy positivo que se

evitase que, al menos en aquellas inspecciones que deban tener lugar en el extranjero, tuviesen que participar tres inspectores (de DGMM, ISM e inspección de trabajo). Como saben las empresas, la DGMM puede delegar sus funciones en organizaciones reconocidas, mientras que el ministerio de Empleo y Seguridad Social no tiene prevista legalmente esa delegación.

Por ello, tanto los representantes de ANAVE como los de la DGMM consideraron que sería muy conveniente intentar que se estableciese normativamente la posibilidad de esa delegación y se consideró que podría ser una ocasión excelente para plantearlo el acto que estaba previsto que se celebrase el 20 de noviembre, con motivo del relevo en la presidencia del Comité Naval Español de Bureau Veritas, con la asistencia de la ministra de Fomento.

Efectivamente, en dicho acto, D. Juan Riva, en sus palabras de toma de posesión, reconoció la importancia del papel de las sociedades de clasificación, como BV, en su actuación como organizaciones reconocidas por los Estados y propuso la conveniencia de ampliar la posibilidad dicha delegación a las inspecciones de los organismos del ministerio de Empleo.

La ministra de Fomento, a quien el asunto le había sido adelantado por el Director General de la Marina Mercante, **manifestó su acuerdo con dicha propuesta y se comprometió a tratarla con la ministra de Empleo con vistas a avanzar lo antes posible hacia su solución.**

Desde ANAVE haremos un seguimiento de este asunto y mantendremos informadas a las empresas.

6.1. Convenio sobre gestión del agua de lastre.

El Comité de Protección del Medio Marino de la OMI, que se reunió en octubre, ha conseguido avanzar en la solución a los problemas que hasta ahora habían obstaculizado la ratificación por los gobiernos del Convenio de Gestión del Agua de Lastre de los Buques.

Se acordó revisar las Directrices para aprobar los sistemas de gestión del agua de lastre (D-8), que sirven para evaluar si dichos equipos cumplen la norma de descarga del agua de lastre (D-2) del convenio, y se ha decidido que, en principio, no se va a penalizar a los armadores que hayan instalado a bordo equipos de tratamiento aprobados según las directrices actuales.

El principio establecido en la reunión ha sido proteger a los primeros que tengan que cumplir el convenio. No obstante, existen dudas sobre cómo se va a llevar a cabo dicha protección, ya que, en la resolución aprobada por el MEPC no se ha incluido ninguna cláusula de *grandfathering* y, en su lugar, los Estados miembros solicitaron a la Secretaría de la OMI que se proporcione asesoramiento jurídico sobre las medidas legales para este acuerdo.

También se han aprobado nuevas directrices de Port State Control que reflejan un enfoque justo y práctico en la tarea de inspección de los equipos, lo que supone un paso importante.

A finales de octubre Turquía ratificó el convenio. Junto con Japón y Jordania, que habían ratificado antes del inicio de la reunión, lo han hecho ya 43 países que totalizan el 32,5% de las GT mundiales. Hay varios países que con su sola ratificación podrían hacer que el convenio entrara en vigor: Bahamas, China, Chipre, Grecia, Malta, Panamá, Singapur o Reino Unido.

Pueden encontrar información adicional sobre este asunto en la circular de referencia [SMA 42/2014/AB](#), de 20 de octubre.

6.2. Embarque de alumnos de náutica. Convenios ANAVE con las universidades de Cádiz y La Coruña.

Como ya les venimos informando, con arreglo a los nuevos planes de estudios, las escuelas y facultades de náutica son ahora en general responsables de proporcionar a sus alumnos las prácticas de embarque requeridas para la obtención de sus títulos.

Dado el gran interés de éstas por establecer los cauces administrativos y prácticos para que ello sea posible, a instancias tanto de la Universidad de Cádiz (UCA), como la de la Universidad de A Coruña (UDC), hemos firmado dos convenios marco entre ANAVE y dichas Universidades para dar cobertura legal a las prácticas de sus alumnos.

Las empresas asociadas a ANAVE podrán adherirse a estos convenios mediante la firma de un sencillo documento que, una vez remitido a las universidades, dará plena validez académica dichas prácticas. Salvo que la empresa naviera lo solicite expresamente, no existirá relación laboral entre el alumno y la misma.

Hemos circulado dichos convenios con fechas: 21 de octubre y 21 de noviembre (circular de referencia [Formación 07/2014/MC](#) y [Formación 08/2014/EC](#)).

6.3. Titulaciones profesionales marítimas de la marina mercante.

El 8 de noviembre se publicó en el BOE el RD 938/2014 que regula las titulaciones profesionales de la marina mercante, modificando el RD 973/2009, y que entró en vigor al día siguiente de su publicación.

Este RD traspone a nuestro ordenamiento jurídico la Directiva 2012/35/UE sobre esta misma materia y recoge las modificaciones introducidas por las enmiendas de Manila de 2010 al Convenio Internacional de Certificación, Formación y Guardia (Convenio STCW) de la OMI.

En esencia, se han llevado a cabo las siguientes modificaciones:

- **Obligaciones de las empresas navieras:** deben dar instrucciones por escrito a los capitanes para asegurar que todos los tripulantes tienen la oportunidad de familiarizarse con los equipos, procedimientos y operaciones del buque, sus funciones específicas antes de que le sean asignadas.

Como novedad, el RD establece que **se debe designar un tripulante bien informado** que se cerciore de que a todo nuevo miembro de la dotación se le proporciona la información necesaria en un idioma que entienda. Además, para actualizar los conocimientos de los capitanes, oficiales y radio-operadores, las empresas se deben asegurar de que en los buques se encuentran **disponibles los textos que recojan los cambios que se vayan produciendo en la normativa** nacional e internacional sobre seguridad de la vida humana en la mar, protección marítima y protección del medio marino.

- Se han reducido las atribuciones de:
 - **Piloto de 1ª de la MM:** podrá ejercer como capitán de buques de GT<3.000 (hasta ahora se había permitido GT<6.000).
 - **Oficial de máquinas de 1ª de la MM:** podrá ejercer como jefe de máquinas en buques civiles de hasta 3.000 kW de potencia (hasta ahora se había permitido hasta 10.000 kW de potencia) y para ello deberá acreditar 24 meses como oficial de máquinas.
 - **Oficial de máquinas de 2ª:** podrá ejercer como primer oficial de máquinas en buques civiles de hasta 3.000 kW de potencia (hasta ahora no había limitación de potencia) y para ello deberá acreditar 12 meses como alumno de máquinas en prácticas.

- Se han endurecido los requisitos para obtener el título profesional de:
 - **Jefe de máquinas:** se exige haber ejercido de oficial de máquinas durante un período de embarque no inferior a 36 meses (hasta ahora 24 meses). No obstante, este período se puede reducir a 24 meses si se ha prestado servicio como 1^{er} oficial de máquinas durante un período no inferior a 12 meses.
 - **Oficial de máquinas de 2ª de la MM:** se exige haber cumplido una combinación de formación de taller y período de embarque no inferior a 12 meses (hasta ahora 6 meses), de los cuales al menos 6 meses deben ser como alumno de máquinas realizando cometidos relacionados con la guardia en la cámara de máquinas bajo la supervisión del jefe de máquinas o de un oficial de máquinas cualificado.

Se informó de este nuevo RD mediante la circular de fecha 12 de noviembre y referencia [SMA 44/2014/AB](#).

6.4. Directrices de protección contra la piratería en el golfo de Guinea.

Las principales asociaciones internacionales de transporte marítimo han publicado una versión actualizada de las “Directrices dirigidas a los armadores y capitanes para la protección contra la piratería en el golfo de Guinea”, cuyo objetivo es complementar las recomendaciones de la cuarta versión de las Mejores Prácticas de Gestión desarrolladas por el sector (BMP-4) teniendo en cuenta la situación actual en el golfo de Guinea.

Las directrices se han lanzado junto con la nueva página web que incluye unas orientaciones sobre protección marítima en la región y unos procedimientos de notificación para asegurar un enfoque coordinado entre los buques que operan en el golfo de Guinea.

También tienen en cuenta las nuevas iniciativas regionales de protección marítima que se han establecido, en concreto el Centro de Intercambio de Información Marítima de Guinea, que va a coordinar la información para luchar contra la piratería y actos delictivos marítimos en la zona.

En la circular de referencia [SMA 45/2014/AB](#), de 14 de noviembre, adjuntábamos información adicional sobre este asunto y una traducción de las citadas directrices que hemos elaborado en ANAVE.

6.5. Virus Ébola.

6.5.1. Procedimiento de actuación de Sanidad Exterior.

El 14 de octubre la DGMM nos envió un documento que incluye los procedimientos de actuación en relación con el brote de Enfermedad por el Virus Ébola (EVE), elaborados por la Subdirección General de Sanidad Exterior.

Las autoridades sanitarias van a solicitar la Declaración Marítima de Sanidad (DMS) a los buques procedan de países afectados por la EVE. Si en la DMS se notifica la presencia de una persona con síntomas compatibles con la EVE, a la llegada a puerto Sanidad Exterior llevará a cabo una inspección sanitaria aplicando las medidas de protección y EPIs adecuados, que deberá tener el buque preparado para su uso.

Una vez evaluada la situación a bordo, las autoridades sanitarias van a actuar de la siguiente manera:

- Si no hay sospecha de EVE, se expedirá el Certificado de Libre Plática.
- Si se resuelve que se trata de un caso a investigar, se aplicará el procedimiento establecido para estos casos:

- Se avisará a la Comunidad Autónoma y se aplicarán las medidas de gestión del caso del Protocolo de actuación frente a casos sospechosos de EVE.
- Se desembarcará al paciente con una mascarilla quirúrgica, evitando cualquier contacto con otras personas.
- Se identificará a los contactos de alto riesgo de acuerdo con la tabla de riesgo y se les informará de la sospecha, entregándoles la ficha de información sanitaria. Se recogerá su información de contacto a través de las encuestas epidemiológicas.
- Se supervisarán las labores de limpieza y desinfección así como la eliminación de residuos.
- Se expedirá el Certificado de Libre Plática, que se entregará al capitán del buque para que lo firme. Se deberá asegurar que el capitán y tripulación están debidamente informados acerca de los riesgos de la EVE y que conocen las recomendaciones a seguir en buques publicadas por la OMS y la OMI.
- Las medidas que se tomen a bordo se deberán anotar en el certificado sanitario del buque.

En la circular de 14 de octubre y de referencia [SMA 40/2014/AB](#), pueden consultar información adicional sobre este asunto.

6.5.2. Información sobre el Ébola en la página web de ICS.

Varias organizaciones internacionales del transporte marítimo, entre ellas la Cámara Naviera Internacional (ICS), han publicado unas recomendaciones sobre los riesgos que supone para las tripulaciones de los buques hacer escala en los países afectados por el virus del Ébola.

Con carácter urgente, en dichos buques:

- El capitán se debe asegurar de que la tripulación es consciente de los riesgos, sabe cómo se puede transmitir el virus y cómo se pueden reducir los riesgos.
- Se deben aplicar estrictamente los requisitos del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código ISPS), de manera que no embarque a bordo ninguna persona que no esté autorizada durante la estancia del buque en puerto.
- El capitán debe estudiar detenidamente la concesión de permisos para salir a tierra mientras el buque se encuentra en un puerto afectado.
- El armador debe evitar llevar a cabo relevos de tripulación en los puertos de un país afectado.
- Después de la salida del buque de un puerto potencialmente afectado, los tripulantes deben vigilar si presentan síntomas del virus y notificar inmediatamente a la persona responsable de la asistencia sanitaria a bordo sobre cualquier síntoma que se produzca.

Además, ICS ha habilitado una zona específica en su página web con información detallada sobre el virus, que incluye un repositorio de documentos que actualizan semanalmente.

Les informamos de este asunto mediante la circular de referencia [SMA 38/2014/AB](#).

7. Ruegos y preguntas.