



## REUNIÓN DEL COMITÉ DIRECTIVO DE ANAVE

Jueves, 29 de junio de 2016, a las 11:00 h

**Hotel Ritz - Plaza de la Lealtad, 5 - MADRID**

### Orden del Día

1. Lectura y aprobación, si procede, del acta de la reunión anterior.
2. Novedades habidas y gestiones realizadas:
  - 2.1. Proyecto CORE Gas Hive: Reuniones del grupo de trabajo de GASNAM y del *Policy Advisory Group*.
  - 2.2. RD sobre Auditorías Energéticas.
  - 2.3. Presentación informe de ANAVE sobre normativa de Seguridad y Medio Ambiente.
  - 2.4. Pleno del Observatorio del Mercado de los Servicios Portuarios.
  - 2.5. Reuniones en ECSA: Grupo de Trabajo de Emisiones a la Atmósfera, Comité de Seguridad y Medio Ambiente y *Board of Directors*.
  - 2.6. Participación en otras jornadas y reuniones.
3. Convenio del Trabajo Marítimo.
  - 3.1. Reunión con la Inspección de Trabajo (27 de mayo).
  - 3.2. Procedimiento de tramitación de quejas.
  - 3.3. Lista de comprobación corregida para inspecciones en el extranjero por Organizaciones Reconocidas.
  - 3.4. Inspecciones intermedias.
4. Resoluciones del DGMM sobre verificación de la masa bruta de los contenedores.
5. Preparación de la asamblea de ANAVE 2016.
  - 5.1. Seguimiento de la ejecución del presupuesto del ejercicio.
  - 5.2. Detalles de lugar, fecha y actos previstos para la Asamblea de ANAVE 2016.
6. Asuntos varios.
7. Ruegos y preguntas.

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

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

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

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

**14:00 h:** Acto de Clausura de la Asamblea. Seguido de almuerzo (Salón Alfonso XIII) patrocinado por Carus, Gas Natural Fenosa y Wärtsilä.

A día de hoy han confirmado su asistencia la Sra. Ministra de Fomento y el Sr. Presidente de la Asamblea de la OMI, D. Federico Trillo.

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

La última reunión del Comité Directivo de ANAVE tuvo lugar el 26 de mayo. El borrador de [acta](#) se circuló, junto con el Orden del Día de esta reunión, el 17 de junio.

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

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

### **2.1. Proyecto CORE Gas Hive: Reuniones del grupo de trabajo de GASNAM y del *Policy Advisory Group*.**

Como les hemos venido informando, ANAVE fue designado por GASNAM como su representante en el "*Policy Advisory Group*" (PAG) de este proyecto, liderado por ENAGAS y en el que participan más de 40 empresas y entidades españolas, en el que, entre otras tareas, está previsto desarrollar y proponer al gobierno el Marco de Acción Nacional previsto en la Directiva 94/2014, sobre despliegue de combustibles alternativos. A este fin, GASNAM ha constituido un grupo de trabajo que coordina ANAVE.

El 24 de mayo recibimos de Puertos del Estado el documento denominado *Bases de partida para la elaboración del Marco de Acción Nacional relativo al Desarrollo del Mercado de GNL en el Sector Transporte Marítimo y la Implantación de la Infraestructura correspondiente* (115 págs.), y la invitación a participar en la primera reunión del PAG para comentar este documento.

Con vistas a consensuar una aportación conjunta, el 30 de mayo se reunió en ANAVE el Grupo de Trabajo de GASNAM. Las aportaciones, fundamentalmente técnicas, así como el documento de trabajo en que se han recogido, están a disposición de las empresas interesadas.

El 1 de junio se celebró la primera reunión del PAG del proyecto HIVE, en la que participó D. Manuel Carlier, quien presentó brevemente las observaciones consensuadas con GASNAM y entregó el documento que las recoge. En esta reunión hubo muy poca discusión sobre el informe en sí (de hecho, casi ninguna) y sí una larga disquisición sobre los peajes y las figuras de comercializador, suministrador, etc.

Se nos indicó que se prepararía en pocos días un segundo documento, que esta vez ya sí va a ser un primer *Borrador del Marco de Acción Nacional* que piensan pasar a información pública. No obstante, tanto la revisión del informe original como este primer borrador del marco se han retrasado y, 3 semanas más tarde, aún no se habían distribuido.

### **2.2. RD sobre Auditorías Energéticas.**

Tras la reunión mantenida con el MINETUR el 25 de mayo, de la que informamos verbalmente al Comité Directivo el pasado 26 de mayo, en nuestras circulares de referencia [Explotación 9/2016/EC](#), [12/2016/ES](#) y [13/2016/ES](#), y fecha 30 de mayo, 17 y 24 de junio respectivamente, les hemos venido trasladando las sucesivas aclaraciones que nos llegaban desde el Ministerio.

A nuestra circular de fecha 24 de junio, hemos adjuntado también un primer borrador de "Preguntas Frecuentes" en relación con la aplicación del RD, que tenemos intención de ir actualizando con las dudas que vayan surgiendo, y cuya primera versión que se puede descargar en el siguiente enlace.

Persisten numerosas dudas, especialmente en relación con el alcance de las auditorías (a qué buques y tráficós deben referirse) y sobre qué profesionales pueden llevarlas a cabo.

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

El 31 de mayo, en la ETSI Navales, ANAVE presentó un nuevo Informe semestral sobre Seguridad y Medio Ambiente, elaborado por el Gabinete de Seguridad y Puertos, y en el que se recopilan las novedades normativas en el ámbito marítimo nacional e internacional en dicho campo.

A esta reunión asistieron 15 representantes de 10 empresas navieras asociadas, 3 Sociedades de Clasificación y representantes de otros organismos sectoriales. También participó el Subdirector General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima de la DGMM, y varios colaboradores de su departamento. En total, asistieron unas 30 personas.

En la misma jornada el Director General de ANAVE expuso las últimas novedades sobre la regulación emisiones de azufre, la verificación de la masa bruta de los contenedores con carga, el Convenio de Gestión del Agua de Lastre, las auditorías energéticas en aplicación del RD 56/2016 al transporte marítimo y las emisiones de CO<sub>2</sub>.

### **Revisión del esquema de inspecciones del Plan Lista Blanca.**

El Jefe de Área de Inspección Operativa de la DGMM (D. Manuel Palao) comentó la situación del Plan Lista Blanca en los primeros meses de 2016. Desde el punto de vista de las inspecciones, se han llevado a cabo un 38,5% menos que en 2015, lo que significa que, aunque los resultados de las inspecciones están siendo bastantes buenos, como se produjo ya 1 detención en enero, el cociente entre las detenciones e inspecciones viene penalizado por ese bajo número de inspecciones y en este momento tenemos un porcentaje de detenciones superior al del año pasado y al de la media del MOU. En consecuencia, si este año se mantiene la tendencia en el bajo número de inspecciones y si se produjera una detención adicional, nuestra permanencia en la Lista Blanca para el año que viene no estaría garantizada. Por ello es fundamental que las empresas extremen sus precauciones al preparar las inspecciones para evitar que se produzcan nuevas detenciones.

La DGMM nos anunció que tienen previsto modificar la mecánica de funcionamiento del Plan Lista Blanca a escala nacional. Una vez se comience a aplicar, se aplicarán dos regímenes diferenciados:

- A los buques que hayan sido detenidos en inspecciones del MOU, hayan registrado un alto número de deficiencias en una inspección de Lista Blanca o alguna deficiencia que a juicio del inspector pudiera haber dado lugar a una detención en una inspección, se les va a hacer un **seguimiento al menos durante 1 año con inspecciones cada 3 meses**. Los buques de menos de 500 GT o de más de 30 años, se van a inspeccionar siempre que se vayan a despachar con destino a puertos extranjeros.
- Por el contrario, **los buques que hayan obtenido buenos resultados en las inspecciones no serán objeto de dicho seguimiento ni de inspecciones adicionales del Plan Lista Blanca, salvo las que se hayan programado para la revisión, renovación, etc., de certificados**.

En la reunión, pedimos a la DGMM que, tan pronto como lo tengan preparado y antes de que empiecen a aplicarlo, nos remitan el nuevo procedimiento de inspecciones para que lo circulemos entre las empresas.

### **2.4. Pleno del Observatorio del Mercado de los Servicios Portuarios.**

El 10 de junio se reunió el Pleno del Observatorio del Mercado de los Servicios Portuarios. Además de presentar la memoria anual del Observatorio y el documento de Análisis y Con-

clusiones del Estado del Mercado de los Servicios Portuarios en 2014, en la reunión se presentaron los siguientes estudios:

- Servicios técnico-náuticos en puertos extranjeros;
- Cadena de costes del tráfico de contenedores en terminales españolas.

Con algunos comentarios discutidos en la reunión, estos estudios se harán públicos en la página web del observatorio previsiblemente en unas semanas, de lo que les informaremos oportunamente.

En el presente ejercicio, el Observatorio se encuentra trabajando en los siguientes estudios, de los que se presentó un avance:

- Cadena de costes del tráfico de graneles líquidos en terminales españolas.
- Cadena de costes para el tráfico de carga rodada en terminales españolas, de vehículos en régimen de mercancía en buques car carrier.

Se recuerda a las empresas que, si tienen sugerencias de estudios cuyos temas puedan encajar en los objetivos del Observatorio, pueden informarnos para proponerlos en la reunión el próximo Pleno que se celebrará, previsiblemente, en diciembre de este año.

## **2.5. Reuniones en ECSA: Grupo de Trabajo de Emisiones a la Atmósfera, Comité de Seguridad y Medio Ambiente y *Board of Directors*.**

El día 8 de junio se reunieron en Lisboa el Grupo de Trabajo de Emisiones a la Atmósfera de ECSA (por la mañana) y el Comité de Seguridad y Medio Ambiente (por la tarde).

### **Emisiones de CO<sub>2</sub> del transporte marítimo**

El principal asunto que se discutió fue la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> del transporte marítimo. Sobre este asunto hay dos facetas:

- Por una parte, el MEPC 69 de la OMI aprobó en mayo el sistema de informe y verificación de las emisiones de los buques, similar al Reglamento MRV (Reg. 525/2013) de la UE, que será adoptado en el MEPC 70. La Comisión, en aplicación del art. 22 del citado reglamento, podría proponer el alineamiento del sistema europeo con el internacional. Pero es muy reacia a hacerlo ya que el sistema de la OMI no está aún suficientemente desarrollado. Están en elaboración, como es habitual, una serie de documentos de Directrices para su aplicación detallada, y no se ha comprometido la Comisión a proponer el alineamiento hasta no conocer su contenido. Esto podría hacer que comenzase la aplicación en la UE antes que en el resto del mundo.
- En paralelo, se está revisando en la UE la Directiva sobre comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero (Emission Trading Scheme, ETS) y en este proceso, varios grupos están ejerciendo presión en el Parlamento Europeo para incluir el transporte marítimo dentro de su ámbito de aplicación o bien, alternativamente, imponerle una “tasa” que iría destinada a un fondo europeo de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub>.

Si bien la Comisión no es partidaria de incluir el transporte marítimo en el ETS europeo, ha informado a ECSA de que, debido a las presión política en el Parlamento, en caso de que la OMI no apruebe medidas oportunas y apropiadas a corto plazo (deseablemente en el MEPC 70, a finales de octubre de este año, no tendrán otra opción más que apoyar su inclusión.

ECSA ha elaborado y circulado un documento con argumentos encaminados a convencer a los diferentes Parlamentarios de la no inclusión, con vistas a ganar tiempo al menos hasta el MEPC 70.

En la reunión del 22 de junio, en Amberes, del *Board of Directors* de ECSA, y en el seminario sobre emisiones que se celebró la víspera, se trataron básicamente los mismos asuntos. Se informará verbalmente en la reunión del Comité Directivo.

Adicionalmente, se acordó poner en marcha un estudio de ECSA, con apoyo de consultores externos, sobre la competitividad de la UE y de otros centros marítimos internacionales, como Singapur, Hong Kong, etc. y el riesgo de deslocalización de empresas navieras.

### **Desguace de buques**

ECSA informó y mostró un video y numerosas fotos sobre la visita que habían realizado a instalaciones de desguace de la India. La conclusión es que los avances ya aplicados por varias de estas instalaciones con vistas a cumplir el Convenio de la OMI son impresionantes, que les ha permitido al menos a 5 de ellas obtener ya la certificación de cumplimiento del Convenio de Hong Kong. India parece haber confirmado que, a lo largo de 2017, ratificarán el Convenio y varias de estas instalaciones tienen la intención de solicitar su inclusión en la lista europea de instalaciones de reciclaje.

Sin embargo, una interpretación muy estricta del Reglamento europeo 1257/2013, sobre reciclaje de buques, que apoyan parte del Parlamento y de la Comisión, en relación con el desguace en las playas, haría muy complicada la inclusión de dichas instalaciones, a pesar de las mejoras introducidas, en la lista europea de instalaciones aptas para el reciclaje. Es posible que sea necesario tramitar una modificación del citado reglamento, por el trámite ordinario, con propuestas al Consejo y Parlamento, lo que llevaría más de dos años.

### **Presentaciones**

Representantes de EMSA expusieron sendas presentaciones sobre:

- Una aplicación que están desarrollando para facilitar a las empresas el cumplimiento de las obligaciones derivadas del Reglamento MRV.
- El Convenio sobre reciclaje de buques y unas directrices que están desarrollando sobre el Inventario de Sustancias Nocivas y Peligrosas.

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

- 26 de mayo: D. Alejandro Aznar y D. Manuel Carlier participaron, junto con el director general de la Marina Mercante, D. Rafael Rodríguez Valero y dos representantes de los medios de comunicación, en la reunión del jurado del Premio ANAVE de Periodismo 2015.
- 27 de mayo: D. Manuel Carlier, Dña. Elena Seco y Dña. Esther Celdrán se reunieron en la Inspección de Trabajo y Seguridad Social para tratar sobre el Convenio de Trabajo Marítimo. (Apartado 3.1 de estas notas).
- 30 de mayo: D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco participaron en la reunión del Grupo de Trabajo de GASNAM sobre el proyecto CORE LNGas Hive, en la sede de ANAVE. (Apartado 2.1 de estas notas).
- 31 de mayo: D. Manuel Carlier y Dña. Araiz Basurko presentaron en la ETSIN de Madrid el informe semestral de ANAVE: “Novedades normativas sobre seguridad y medio ambiente”. (Apartado 2.3).

- 1 de junio: D. Manuel Carlier asistió a la reunión constitutiva del *Policy Advisory Group* del proyecto CORE LNGas Hive, en la sede de Puertos del Estado, en representación de ANAVE. (Apartado 2.1 de estas notas).
- 8 de junio: Dña. Elena Seco participó en una reunión del Grupo de Trabajo de Emisiones a la Atmósfera y del Comité de Seguridad y Medio Ambiente de ECSA en Lisboa. (Apartado 2.5 de estas notas).
- 9 de junio: D. Manuel Carlier asistió a una reunión del Comité Asesor de COMISMAR, en el Hotel Cuzco de Madrid, en la que, entre otros aspectos, se habló de la verificación de la masa bruta de los contenedores.
- 10 de junio: D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco participaron en una reunión en la DGMM sobre verificación de la masa bruta de los contenedores (punto 2.4 de estas notas).
- Ese mismo día, D. Manuel Carlier, en representación de SPC-Spain, y Dña. Elena Seco, como ANAVE, asistieron a una reunión del Pleno del Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios, en la sede de Puertos del Estado. (Apartado 4 de estas notas).
- 15 de junio D. Manuel Carlier, participó en una reunión de coordinación de la vicepresidencia marítima de GASNAM, en la sede de ENAGAS.
- Ese mismo día, Dña. Elena Seco y Dña. Araiz Basurko, asistieron a una reunión de la Comisión Paritaria Sectorial de la Marina Mercante de la Fundación Estatal para la Formación en el Empleo.
- 16 de junio: D. Manuel Carlier moderó una mesa redonda sobre el sector naviero y la construcción naval en su relación con la UE, en el Congreso Anual de la Asociación Española de Derecho Marítimo, en el auditorio Uría-Menéndez, de Madrid.
- 20 de junio: D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco se reunieron en la sede de ANAVE con D. Miguel Barroso, de ENAGÁS, para tratar sobre el uso de GNL como combustible en buques.
- 21 de Junio: D. Juan Riva y D. Manuel Carlier asistieron en Amberes a un Simposio organizado por la asociación belga de navieros y ECSA sobre emisiones de CO<sub>2</sub> de los buques. Posteriormente D. Juan Riva participó en una reunión del grupo de expresidentes de ECSA.
- 22 de junio: D. Manuel Carlier representó a ANAVE a una reunión del Board of Directors de ECSA, en Amberes.
- 23 de junio: D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco participaron, junto con algunas navieras que operan buques portacontenedores, en una reunión con la DGMM relacionada con el pesaje obligatorio de los contenedores.

### **3. Convenio del Trabajo Marítimo.**

#### **3.1. Reunión con la Inspección de Trabajo (IT).**

El 27 de mayo, mantuvimos una reunión con la IT, cuyo objetivo era tratar los siguientes asuntos:

- **Solicitar un esfuerzo adicional para asegurar la disponibilidad de inspectores** de trabajo en la mayoría de los puertos españoles. La IT aseguró que estaban enviando inspectores a todos los puertos, y que, aun así, les informásemos sobre cualquier problema en relación con la falta de inspectores. Asimismo, y dado el escaso margen de tiempo que queda para refrendar los certificados de todos los buques, inspecciones documentales en algunos de los buques que no tengan garantizado hacer escala en este plazo en puertos españoles.
- **Normativa de Prevención de Riesgos Laborales**. A raíz de estas inspecciones intermedias, la IT, sobre la base de lo establecido en la Ley 31/1995, de prevención de Riesgos Laborales, exige que la formación de los marinos sobre protección de la seguridad y la salud y prevención de accidentes sea certificada, o bien por un servicio de prevención de riesgos externos autorizado, o bien por personal de la propia empresa con formación en estas materias.

Si bien la IT entiende que la formación que se imparte a bordo sobre la base de los procedimientos, políticas y sistemas de gestión desarrollados en cumplimiento del Código internacional de Gestión de la Seguridad Operacional de los Buques (Código ISM), es suficiente, considera exigible que los oficiales o el personal de la empresa encargado de la formación en prevención, hayan realizado el **programa de formación, para el desempeño de las funciones de nivel intermedio**, conforme al contenido que se expone en el Anexo V de la LPRL (300 horas). Para evitar la duplicación de tareas de formación, propusimos a la IT presentar un informe demostrando que los conocimientos y certificaciones de los oficiales que imparten la formación en prevención de riesgos laborales, son equivalentes a los exigidos por la LPRL.

Para ello hemos comparado el contenido del programa que figura en el Anexo V de la ley LPRL, con los conocimientos que obtienen los oficiales a través de:

- La aplicación del Código ISM a bordo de todos los buques.
- Sus certificados de competencia.
- Los certificados de especialidad introducidos por las Enmiendas de Manila 2010 al Convenio STCW, exigidos a todos los oficiales.

Vamos a enviar este informe a la IT e informaremos oportunamente sobre su respuesta.

### **3.2. Procedimiento de tramitación de quejas.**

Tanto la Norma A5.1.5 del MLC 2006, como el artículo 8.1 del RD 357/2015, sobre cumplimiento y control de la aplicación del MLC 2006 en buques españoles, establecen la obligatoriedad de establecer un procedimiento de tramitación de quejas a bordo. Este procedimiento debe sumarse al recogido en el artículo 8.2 de dicho RD, sobre tramitación de quejas en tierra, para el que el propio RD establece un formulario modelo en su Anexo II.

A la vista de que el RD no recogía un modelo para la tramitación de quejas a bordo, la DGMM elaboró uno, que se nos envió para informe, y que, tras recoger nuestras alegaciones, se circuló a todas las empresas asociadas. Se trata de un modelo básico, que deberá ajustarse a la práctica de la empresa y a su clasificación de puestos de trabajo a bordo, aunque siempre teniendo en cuenta lo establecido en el convenio y en el art. 8 del RD:

*“La remisión de las quejas se efectuará, en primer lugar, al jefe de servicio u oficial superior del reclamante, el cual tratará de resolver el asunto. Si la queja no puede resolverse a bordo, el reclamante o, a petición suya, el capitán del buque podrá remitir la queja al armador, para su resolución. No obstante lo anterior, la gente de mar podrá presentar sus quejas directamente al capitán, o en tierra, ante la capitanía marítima”*

Este documento, particularizado para cada buque, deberá llevarse siempre a bordo y, en virtud de lo establecido en el art. 4 del RD 357/2015, será inspeccionado por los inspectores de la DGMM.

### **3.3. Lista de comprobación corregida para inspecciones en el extranjero por Organizaciones Reconocidas.**

Como ya se informó al Comité Directivo, con vistas a la renovación del certificado de Trabajo Marítimo en 2018, la Administración española tiene previsto delegar, al menos parcialmente, en organizaciones reconocidas (OORR) la inspección de los buques que se encuentran de forma permanente en el extranjero.

Para ello, la DGMM junto con la IT han elaborado y consultado a ANAVE un borrador de la lista de cumplimiento que utilizarían las OORR, que serviría como base para la redacción de un “informe pericial” que la Administración utilizaría para emitir o renovar el certificado de trabajo marítimo. Esta lista incluye aquellos aspectos que no pudiesen ser comprobados de forma documental, aunque hay que tener en cuenta que tanto el ISM como la IT consideran necesario que se lleve a cabo una inspección documental accesoria a la efectuada por las OORR (nóminas, certificados médicos, sanitarios, etc.).

ANAVE trasladó a la DGMM y a la IT sus comentarios a esta lista de comprobación a través de un email en el que también solicitamos “*que se comience a tramitar esta cuestión con la mayor celeridad posible con las organizaciones reconocidas*”. Tanto la DGMM como la IT nos confirmaron su aceptación a nuestras observaciones.

### **3.4. Inspecciones intermedias pendientes.**

Quedan a día 22 de junio 46 buques (de un total de 102) por refrendar su certificado en los próximos 2 meses.

## **4. Resoluciones del DGMM sobre verificación de la masa bruta de los contenedores.**

El 2 de junio, la DGMM nos remitió una primera Resolución del Director General sobre el pesaje obligatorio de los contenedores. La misma no incluía algunas de las observaciones formuladas por ANAVE, alguna lo suficientemente importante como para solicitar la aclaración de la Resolución.

La DGMM nos convocó a una nueva reunión el 10 de junio y el día 15 se nos circuló una nueva resolución que entendemos daba solución a los problemas inicialmente detectados. De todo ello se informó en nuestras circulares [Explotación 10/2016/ES](#) y [11/2016/ES](#) de fecha 7 y 15 de junio respectivamente.

### **Seguimiento de la resolución**

Desde un primer momento, la DGMM nos indicó que, una vez publicada la resolución, nos confirmarían su criterio sobre la aplicación o no a ciertos tráficos concretos, sobre los que les habíamos venido planteando las dudas que nos formulaban a su vez las empresas afectadas.

Por ejemplo, si bien en la resolución de 15 de junio se indicaba que la verificación de la masa de los contenedores “*no se aplicará a los contenedores que hayan de estibarse a bordo de un buque para efectuar un viaje que discorra enteramente entre puertos nacionales*”, la DGMM nos indicó la necesidad de analizar este punto en concreto con vistas al desarrollo de un posterior RD, y que no descartaban hacer el pesado obligatorio para algunos tráficos de cabotaje, en particular, los que discurren entre la península y Canarias.



En todo caso, como varias empresas afectadas nos hicieron ver, no quedaba clara la aplicación o no del pesado obligatorio en algunos tráficos, muy especialmente cuando se **transporta un contenedor entre dos puertos españoles, en un tramo del viaje en el que no se toquen puertos extranjeros, a pesar de que la línea sí los toque, anterior o posteriormente** (por ej. si un buque que haga Zeebrugge – Sevilla – Canarias embarcase un contenedor en Sevilla para desembarcarlo en Canarias).

Con vistas a aclarar este punto, hemos concertado una reunión con las empresas afectadas y los funcionarios encargados de la DGMM el día 23 de junio.

## **5. Preparación de la asamblea de ANAVE 2016.**

A continuación de esta reunión del Comité Directivo, a las 12:15 h, está convocada la Asamblea General Ordinaria de ANAVE 2016.

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

Como es habitual, en la reunión del Comité Directivo de diciembre pasado, con el visto bueno del Tesorero, D. Gonzalo Alvargonzález, se aprobaron provisionalmente las cuentas de 2015 y un presupuesto para 2016, sujetos a la ratificación por la Asamblea. Asimismo, se acordó mantener el importe de las cuotas asociativas para 2016.

En el Comité Directivo del mes de mayo, se aprobó la propuesta de presentar a la Asamblea el mismo presupuesto de 2016 aprobado por el Comité Directivo de diciembre de 2015 dado que no se preveían cambios sustanciales en el mismo.

Se adjunta como **Anexo 1** la Convocatoria de la Asamblea de ANAVE a la que van anexas dichas cuentas para su posterior presentación en la Asamblea (ver también circular de fecha 6 de junio y referencia [Varios 14/2016/DM](#)).

- Resultado a 31.12.2015 y Presupuesto para 2016.
- Cuenta de Pérdidas y Ganancias a 31.12.2015
- Balance de situación a 31.12.2015.

### **5.2. Detalles de lugar, fecha y actos previstos para la Asamblea de ANAVE 2016.**

Todos los actos de la asamblea general de ANAVE 2016 tendrán lugar en el Hotel Ritz (Plaza de la Lealtad, 5 - Madrid), con arreglo al siguiente Orden del Día:

- **11:00 h - 12:15 h.** Comité Directivo (Salón Felipe IV).
- **12:15 h - 13:00 h.** Asamblea general de ANAVE (acto interno) (Salón Felipe IV).
- **13:15 h - 13:45 h.** Recepción - Aperitivo (jardines) (\*)
- **14:00 h:** Salón Alfonso XIII: Acto de Clausura de la Asamblea. A día de hoy han confirmado formalmente su asistencia la Sra. Ministra de Fomento y el Sr. Presidente de la Asamblea de la OMI, D. Federico Trillo. Seguido de almuerzo () (\*)

(\*) Actos patrocinados por Carus, Gas Natural Fenosa y Wärtsilä.

## **6. Asuntos varios.**

### **6.1. Pruebas específicas para el reconocimiento de la capacitación profesional.**

El 18 de mayo se publicó en el BOE una Resolución de la DGMM por la que se convocan las pruebas específicas para el reconocimiento de la capacitación profesional para prestar

servicios portuarios de practica en Valencia (2 plazas), así como 1 en cada uno de los puertos de Bilbao, terminal marítima Alúmina Española en San Ciprián, Villagarcía y ría de Arosa, Huelva, Sagunto, y Santa Cruz de Tenerife. Las pruebas se celebraron en el mes de julio.

Les recordamos que, según el artículo 126 del Texto Refundido de la LPEMM: “*salvo indicación expresa de la Capitanía Marítima por razones de seguridad en la navegación, estarán exentos del servicio de practica (...), aquellos buques de cualquier otro tipo, cuya tripulación incluya un capitán que haya ejercido, incluso interinamente, como práctico en el puerto de que se trate, o bien haya superado las pruebas de habilitación teóricas y prácticas en dicho puerto.*”

Para más información les remitimos a nuestra circular de fecha 23 de mayo y referencia [SMA 14/2016/AB](#).

## **6.2. Revalidación de los Certificados de especialidad conforme a las enmiendas de Manila al Convenio STCW.**

Como ya les hemos venido informando, el 1 de enero de 2017 todos los marinos deberán tener revalidados los Certificados de especialidad conforme a los nuevos requisitos adoptados en las Enmiendas de Manila de 2010 al Convenio STCW. Dichas enmiendas modificaron la caducidad de los certificados, que han pasado de no tener caducidad, a tener un plazo de validez de 5 años.

El 24 de mayo, la DGMM nos envió una Nota Informativa sobre el procedimiento para tramitar la revalidación de los Certificados de especialidad.

Dado que sólo faltan 7 meses para la plena aplicación de las enmiendas de Manila y, en consecuencia, para que todos los marinos dispongan de los nuevos certificados de especialidad, hemos recomendado a las empresas que indiquen a sus tripulaciones que tramiten a la mayor brevedad posible los nuevos certificados, para evitar que se colapsen los servicios de la administración conforme se vaya acercando la fecha de 1 de enero.

Les recordamos que los Certificados a revalidar antes del 31 de diciembre de 2016 son:

- Formación básica en seguridad.
- Avanzado en lucha contra incendios.
- Botes de rescate rápido.
- Embarcaciones de supervivencia y botes de rescate (no rápidos).

El trámite de revalidación se puede solicitar en cualquier Capitanía Marítima y los marinos deben acreditar la experiencia mediante una de las siguientes 2 opciones:

- Justificando la competencia profesional por períodos de embarque formalizados en la Libreta Marítima.
- Una fotocopia compulsada del certificado emitido por el centro o entidad homologada, acreditativo de haber superado el correspondiente curso.

Se informó de este asunto a las empresas en nuestra circular de fecha 24 de mayo y referencia [SMA 16/2016/AB](#).

## **6.3. Instrucción de Servicio sobre contenido de azufre de los combustibles de uso marítimo.**

El 25 de mayo, la DGMM nos envió la nueva Instrucción de Servicio 4/2016 que corrige un error en una de las tablas de la anterior Instrucción de Servicio 5/2015, de diciembre de 2015, sobre el contenido máximo de azufre para buques de pasaje en servicio regular y bu-

ques de crucero con circuitos regulares entre puertos pertenecientes al EEE y a los tráficos “Estrecho-Norte de África”.

Como había solicitado ANAVE, la nueva instrucción aclara que para los buques de pasaje en servicio regular que naveguen fuera de la ZEE, el contenido máximo de azufre es el 3,5%. También establece que en las aguas del Estrecho, entre Almería/Málaga y Ceuta/Melilla, dado que España no ha reclamado la ZEE el límite del 1,5% sólo es de aplicación en el Mar Territorial.

En el caso de Ceuta y Melilla ni siquiera hay declarado Mar Territorial, y el único requisito para un buque a su llegada a estos puertos es cambiar a un combustible del 0,1% de contenido máximo de azufre una vez lleguen a puerto, salvo que, con arreglo a los horarios publicados, los buques vayan a permanecer atracados durante menos de dos horas.

El 21 de mayo, el Diario Oficial de la Unión Europea (DOUE) publicó la Directiva 2016/802, sobre la reducción del contenido de azufre de determinados combustibles líquidos (versión codificada). Una Directiva codificada es un tipo específico de directiva que, en aras de la claridad y seguridad jurídica, publica un texto consolidado, siguiendo un procedimiento legislativo, y por tanto adquiere un carácter oficial.

Por tanto, esta nueva Directiva no introduce ningún cambio en las normas que actualmente están en vigor sobre esta materia, únicamente se ha publicado una versión codificada de la Directiva 1999/32, que ha sido modificada de forma sustancial en varias ocasiones, para mayor claridad y coherencia a la hora de consultarla.

Pueden consultar información adicional sobre estos asuntos en la circular de referencia [SMA 17/2016/AB](#).

#### **6.4. Piratería en el Golfo de Guinea.**

##### **Posible reunión con la Armada en julio en Cartagena.**

Recientemente, un Capitán de Fragata de la Armada miembro del NCAGS (Sistema de Cooperación Naval y Guía del Tráfico Marítimo) se ha puesto en contacto con ANAVE para informarnos de la reunión que han mantenido hace unas semanas con una naviera asociada para intercambiar información sobre los incidentes de piratería en el Golfo de Guinea que han afectado a buques de dicha compañía.

Dicha reunión resultó muy positiva para la Armada, ya que les sirvió para confirmar la situación en la zona, el modus operandi de los piratas y otros detalles que sólo se pueden conocer de experiencias de casos o tentativas reales de ataques. La Armada se ofreció a coordinar visitas a los buques de dicha compañía cuando hagan escala en puertos nacionales y a ofrecer asesoramiento sobre medidas de protección y seguridad a bordo cuando los buques naveguen por el Golfo de Guinea.

Por si esta iniciativa de coordinación y cambio de información y experiencias fuera de interés para otras empresas con intereses comerciales en el Golfo de Guinea, la Armada se ha ofrecido a organizar una **reunión en Cartagena en la segunda quincena del mes de julio**.

Este asunto se considera de interés del Estado y está incluido en la Estrategia de Seguridad Marítima de la EU, adoptada en junio de 2014, cuyo objetivo es proporcionar un marco común para las autoridades competentes nacionales y europeas que les permita desarrollar políticas específicas y aportar una respuesta europea a las amenazas y crisis marítimas.

## **Cambios en el funcionamiento del Centro de Intercambio de Información del golfo de Guinea.**

El Centro de Comercio Marítimo e Intercambio de Información del Golfo de Guinea (*Maritime Trade and Information Sharing Centre for the Gulf of Guinea*, MTISC-GOG) ha anunciado el cierre de su centro a finales de junio, como consecuencia de la finalización de los objetivos programados para este proyecto piloto.

El MTISC-GOG es una iniciativa que pusieron en marcha en 2014 las principales organizaciones marítimas y que fue apoyada por varios países miembros del grupo “G7++ Amigos del golfo de Guinea” (*Friends of the Gulf of Guinea*, FOGG), la OMI e INTERPOL. El MTISC-GoG dispone de un centro de operaciones en Tema (Ghana), que opera las 24 h del día, y está formado por una comisión de varias Armadas y organizaciones marítimas de la región.

Francia y Reino Unido han acordado ofrecer una nueva contribución a la red de información marítima sobre piratería en el golfo de Guinea, que asumirá las funciones del MTISC GOG y seguirá contribuyendo al proceso de Yaundé para la puesta en práctica de la estrategia regional marítima sobre protección y seguridad en África central y occidental.

El MTISC-GoG no cobra por sus servicios y su objetivo era reforzar la seguridad de los marinos que navegan por la costa occidental de África mediante la elaboración de un mapa regional detallado sobre protección marítima y el intercambio de información en dicha zona.

El 7 de junio se publicaron los detalles técnicos del nuevo proyecto anglo-francés, que ha empezado a funcionar el pasado día 20, y los datos de contacto para que los buques informen de sus tránsitos cuando naveguen por la zona.

### **6.5. Nuevas listas de banderas del MOU de París y próximas Campañas de Inspección Concentrada.**

El Comité del MOU de París sobre Control por el Estado del Puerto (PSC) celebró su 49º periodo de sesiones entre los días 23 y 27 de mayo en Noruega, reunión en la que se aprobaron los resultados de las inspecciones llevadas a cabo en 2015, la nueva clasificación de las listas de banderas (blanca, gris y negra) y los resultados de las organizaciones reconocidas. Dichas listas, que entrarán en vigor el 1 de julio de 2016.

La clasificación en las Listas Blanca, Gris y Negra del MOU se basa en el número total de inspecciones y detenciones de los buques de cada bandera durante los últimos 3 años, siempre que el número de inspecciones sea de 30 o más durante ese periodo.

Las nuevas listas incluyen en total 73 Estados de Bandera. De ellos, 11 (uno más que en 2014) se encuentran en la Lista Negra, 19 en la Gris (los mismos que el año anterior) y 43 en la Blanca (los mismos que en 2014) que incluye los registros que mantienen un historial continuado de bajo porcentaje de detenciones. España y Portugal, que el año pasado estaban en la “Lista Gris”, han vuelto a la Lista Blanca. Suecia ha sido el país que mejores resultados ha obtenido seguido de Reino Unido, Francia, Dinamarca y Noruega.

El 30 de mayo el MOU anunció que entre septiembre y noviembre de este año 2016, la Campaña de Inspección Concentrada (CIC) se va a centrar en verificar las disposiciones del Convenio MLC 2006. Las condiciones de vida y trabajo a bordo de los marinos siguen siendo un asunto prioritario para el MOU. Aún no disponemos de la lista de comprobación que utilizan como orientación los inspectores de PSC en las inspecciones, que circularemos tan pronto como la recibamos. El Comité también acordó que en 2018 llevará a cabo una CIC sobre el Anexo VI de MARPOL.

En la circular de referencia [SMA 20/2016/AB](#) y de fecha 14 de junio pueden encontrar más información sobre este asunto.

## **7. Ruegos y preguntas.**