



REUNIÓN DEL COMITÉ DIRECTIVO DE ANAVE

Martes 31 de mayo de 2022, a las **12:00 h**
Sede de ANAVE - calle Doctor Fleming, 11, 1 D - 28036 Madrid

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

Orden del Día

1. Lectura y aprobación, si procede, del acta de la reunión anterior.
2. Novedades habidas y gestiones realizadas
 - 2.1. Reunión con el Presidente de Puertos del Estado.
 - 2.2. Reunión con el Director General de la Marina Mercante.
 - 2.3. Reunión Consejera Delegada PYMAR – Perte Naval.
 - 2.4. V Seminario Tripartito MLC 2006.
 - 2.5. Reunión ANAVE sobre Instrucción de la DGMM sobre gabarras de suministro de combustible.
 - 2.6. Reunión del Grupo de trabajo de ANAVE sobre la reforma laboral.
 - 2.7. Ampliación bonificaciones REC a buques otros pabellones.
 - 2.8. Directiva sobre entrega de desechos.
 - 2.9. Reuniones ECSA: Asamblea General y Comité de seguridad y medioambiente.
 - 2.10. Participación en otras jornadas y reuniones.
3. Crisis de Ucrania: RD-ley 6/2022; sanciones a Rusia y marinos ucranianos.
4. RD 269/2022 sobre títulos profesionales y de competencia de la Marina Mercante.
5. Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia: convocatorias relacionadas con el transporte marítimo.
6. *Fit for 55*: gestiones, novedades y resumen del avance de la tramitación.
7. Solicitud de alta en ANAVE de la empresa Marguisa Shipping Lines S.L.U.
8. Asamblea de ANAVE 2022.
9. Asuntos varios.
10. Ruegos y preguntas.

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

La última reunión del Comité Directivo tuvo lugar el 29 de marzo de 2022. El borrador de [acta](#) de la misma se adjuntó a la convocatoria de esta reunión, circulada el 20 de mayo.

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

2. Novedades habidas y gestiones realizadas

2.1. Reunión con el Presidente de Puertos del Estado.

El 20 de abril D. Vicente Boluda Fos y Dña. Elena Seco se reunieron con el presidente de Puertos del Estado, D. Álvaro Rodríguez Dapena, y el director de Explotación, D. José Antonio Lago. Los principales asuntos que se trataron en la reunión fueron:

- **Servicio ‘portuario’ de suministro de combustible.** Las diferentes partes afectadas (suministradores, armadores de gabarras y empresas navieras) hemos manifestado reiteradamente a Puertos del Estado que el funcionamiento actual del servicio de suministro de combustible es satisfactorio desde los puntos de vista de seguridad, calidad y competitividad y que, por tanto, el objetivo sería mantener, en la mayor medida posible, la regulación actual. El presidente de Puertos coincidió con el planteamiento y se acordó que iban a preparar un borrador de pliego y a continuación nos convocarían a las partes afectadas para su discusión.
- **Tasas portuarias: bonificaciones a buques con Indicador de la Intensidad de Carbono (CII) A o B.** El presidente informó de que cualquier bonificación adicional deberá ir ligada a un mérito medioambiental y no descartó una ampliación de las existentes o nuevas bonificaciones para estos casos.
- **Aplicación de la cuantía básica ‘S’ a los servicios marítimos que operan en régimen *tramp*.** Se considera un punto peligroso modificar la ley porque el efecto podría ser contrario al deseado. Analizarán la nota de posición de ANAVE.
- **Servicios portuarios: Puertos deficitarios.** Nuevamente consideran que es un asunto complicado que requiere de un análisis más profundo y la involucración de la DGMM.
- **Servicio de recepción de desechos generados por buques: régimen tarifario.** Están en proceso de adaptar la Ley al nuevo RD (ver apartado 2.8). En principio prevén mantener una estructura tarifaria muy similar a la vigente, aunque se requieren cambios para incluir más tipos de desechos (Anexos II, IV y VI de MARPOL) como prevé la Directiva.
- **Modificación de la Ley de puertos.** No tienen claro que finalmente prospere en esta legislatura.

2.2. Reunión con el Director General de la Marina Mercante.

El jueves 19 de mayo Dña. Elena Seco y Dña. Araiz Basurko se reunieron con el Director General de Marina Mercante para actualizar la situación de asuntos en los que ANAVE ha venido trabajando en los últimos meses:

- **Paquete normativo ‘Fit for 55’ de la UE:** hemos pedido al DGMM apoyo para que traslade a la Subdirectora General de Prospectiva, Estrategia y Normativa en Materia de Energía del MITECO el mensaje de que se establezca una estrategia u hoja de ruta específica de cumplimiento para el transporte marítimo, como tienen los sectores aéreo y de la carretera. Para el transporte marítimo dicho plan sólo incluye el GNL y la conexión eléctrica a tierra, que no permite a los buques alcanzar los objetivos de la Comisión.
- **Convenio sobre el Trabajo Marítimo (MLC):** la Ley de prevención de riesgos laborales no se puede cumplir a bordo de muchos buques y algunos tienen ya actas de infracción por incumplir esta norma. Hemos pedido al DGMM su apoyo y le traslade esta problemática a la Directora General

de Trabajo, que ya dispone del informe que ANAVE envió a la CEOE sobre este asunto. También comentamos que varias empresas han recibido actas de infracción relacionadas con la aplicación de la normativa sobre las jornadas de trabajo y descanso. Le propusimos solicitar a la inspección de trabajo una reunión, en la que también participaría la DGMM, para tratar la aplicación de dicha normativa (**ver apartado 2.4 de estas notas**).

- **Tramitación de la Ley de Puertos:** sobre el embarque de guardias de seguridad privada a bordo de buques mercantes de bandera española, el DGMM nos informó de que el ministerio del Interior les ha dado el visto bueno para incluir en la ley de puertos una modificación de la disposición adicional que permite contratar estos servicios. No obstante, van a tratar de incluirlo en otro RD-ley en el que están actualmente trabajando sobre diversos temas.
- **Dispensas de bandera (*waivers*):** hace varias semanas enviamos a la DGMM la propuesta de ANAVE para la tramitación de los *waivers* y estamos pendientes de discutirla con ellos, en la que también se trataría el tema de los *feeder*. También se discutió la posibilidad de incluir el procedimiento de autorización de los *waivers* en la plataforma digital que está desarrollando la DGMM. Requeriría solucionar algunos problemas relacionados con las solicitudes de urgencia o barcos con requisitos muy especiales.
- **Modificación de la Ley de Régimen Económico y Fiscal de Canarias:** Este asunto se trata en el **apartado 2.7 de estas mismas notas**.
- **Instrucción de Servicio 03/2022 sobre los requisitos que deben cumplir las gabarras de suministro:** nos confirmó que la instrucción se puede modificar las veces que sean necesarias. Consultará con el Subdirector General Adjunto de Seguridad cómo está avanzando en este asunto. **Este asunto se trata en el apartado 2.5 de estas notas**.
- **Delegación en las Organizaciones Autorizadas para actuar en nombre de la Administración en relación con la certificación de los parámetros EEXI y CII:** el director confirmó que los informes que las empresas ya están haciendo con las SSCC se van a aceptar. En cuanto a la expedición de los certificados correspondientes, al tratarse de documentos que se desprenden de convenios internacionales, considera que los podrán emitir las SSCC en nombre de la Administración. Están ultimando el procedimiento que nos circularán a la mayor brevedad posible.
- **Directiva UE 2019/1834 de entrega de desechos, actualización de la Instrucción de Servicio de 2017 de la DGMM (ver apartado 2.8 de estas Notas):** hace varios meses solicitamos la actualización de la IS de 2017 que permite a las empresas obtener ciertas bonificaciones de la tarifa de entrega y dirigirse al siguiente puerto de escala sin entregar los desechos. Varias empresas ya nos han informado de problemas en varias capitanías por la interpretación del RD 128/2022. La DGMM va a dar prioridad a este asunto.
- **Prácticas de embarque alumnos en buques dedicados a navegación interior:** el nuevo RD 269/2022 sobre títulos profesionales y de competencia de la marina mercante ya no permite efectuar las prácticas de embarque en este tipo de buques si no lo autoriza mediante Resolución expresa el DGMM. Hemos pedido que hasta que se dé salida a la gran bolsa de alumnos pendientes de hacer sus prácticas de embarque, se permita este tipo de embarques acotando el tiempo a 6 meses y que se haga una distinción entre los distintos tipos de embarcaciones que realizan navegación interior. La inclusión de este artículo en el RD se debe a una observación de EMSA en la auditoría a la DGMM sobre el cumplimiento de la directiva europea sobre esta materia. Analizarán la propuesta.
- **Reconocimiento títulos STCW de marinos ucranianos:** España está pendiente de finalizar el proceso de reconocimiento de los títulos profesionales de los marinos ucranianos. Según la Directiva 2008/106/CE, los Estados miembros pueden refrendar los títulos de terceros países reconocidos por la Comisión si dicho Estado está negociando un acuerdo con el tercer país. Lo van a comprobar para ver si pueden avanzar en el reconocimiento.

- **Formación *online* de la parte teórica de los cursos de especialidad para renovar los certificados de competencia de los marinos obligatorios para embarcar:** tras la publicación del RD 269/2022, se va a poder habilitar dicha formación. Tienen que ver si se puede hacer través de una Instrucción de Servicio, cuyo proceso es más rápido, o si necesitan una Orden Ministerial. Esta formación la podrán impartir los centros homologados por la DGMM.
- **Expedición electrónica de certificados estatutarios:** están trabajando en ello y tienen el procedimiento en marcha. Esperan tenerlo listo a lo largo de este año.
- **Pruebas de conocimiento de la normativa marítima española para el reconocimiento de los títulos profesionales extranjeros:** Este asunto se trata en el **apartado 9.5** de estas notas.
- **OPE:** Van a establecer en la Resolución como obligación de servicio público la imposibilidad de vender billetes por encima de la capacidad del barco. También un régimen sancionador a las empresas que no cumplan las obligaciones de compensación derivadas de la intercambiabilidad.

2.3. Reunión Consejera Delegada PYMAR – Perte Naval.

El jueves 21 de abril D. Juan Riva y Dña. Elena Seco se reunieron con Dña. Almudena López del Pozo y D. Mario Quero, respectivamente consejera delegada y director de Operaciones de la Asociación de astilleros privados españoles, PYMAR.

El objetivo de la reunión era compartir impresiones sobre las iniciativas relacionadas con inversiones en buques mercantes de transporte que pueden estar incluidas en el PERTE Naval aprobado el 15 de marzo y que puedan ser de interés para las navieras españolas.

El mensaje fue que este PERTE está fundamentalmente centrado en la mejora de los procesos productivos de los astilleros y en la eólica marina.

2.4. V Seminario Tripartito MLC 2006.

El 24 de mayo se celebró el V Seminario Tripartito MLC 2006 en la Oficina de la OIT para España. Al mismo acudieron representantes de la OIT, DGMM, ITSS, ISM, CCOO, UGT y ANAVE.

El objeto de estas reuniones, que se venían celebrando anualmente hasta la pandemia, es hacer un seguimiento de la aplicación en España del Convenio sobre Trabajo Marítimo e informar de previsibles cambios en el Convenio.

Entre los principales temas abordados, destacan:

- D. Benito Núñez, Director general de la Marina Mercante, hizo un breve resumen de la evolución en la emisión de los certificados MLC y expuso la problemática que el abandono de buques había supuesto en los últimos tiempos, acrecentado por las restricciones de viajes. Del mismo modo, se comentó por parte de la DGMM que las principales causas por las que se producían fugas de buques de bandera española a otros registros eran temas económicos, seguido de cuestiones relacionadas con las inspecciones MLC.
- La Inspección de Trabajo (IT) destacó que las deficiencias más reincidentes eran aquellas relacionadas con los aspectos formales de los acuerdos de empleo, las horas de trabajo y descanso y la planificación de la actividad preventiva.
- El ISM puso de manifiesto la notable mejoría apreciada en cuestiones higiénico-sanitarias y de revisión de botiquines por parte de las navieras.
- CCOO reivindicó la creación por parte de la ITSS de un cuerpo de inspectores formados al que poder remitir las denuncias de los marinos ante incumplimientos del MLC en asuntos de su competencia, y solicitó actuaciones más fuertes por parte del Estado rector del puerto.

- UGT recalcó la necesidad de recurrir a la negociación colectiva para llenar lagunas de la normativa nacional y puntualizó la falta de coordinación y de garantía financiera ante situación de abandono de la gente mar.
- ANAVE expuso la problemática que la normativa española en materia de prevención de riesgos laborales plantea a las empresas navieras; los problemas derivados de una posible mala interpretación por parte de la IT del RD sobre jornadas especiales; y la falta de adaptación de la reforma laboral a las particularidades del sector de la marina mercante, conforme a lo acordado en la reunión del Grupo de trabajo de ANAVE sobre la reforma laboral.

La sala reconoció unánimemente la necesidad de adaptar la normativa de PRL a la realidad del trabajo a bordo de los buques, y se mostró favorable a impulsar nuestra propuesta. Sobre las cuestiones relacionadas con la reforma laboral, la IT alegó que sólo podían solucionarse formulando una consulta a la Dirección de Trabajo. Y sobre los problemas derivados de la interpretación del RD de jornadas la IT indicó que sus inspectores son soberanos y es poco lo que pueden hacer al respecto.

Reunión del Comité Tripartito Especial del Convenio sobre el Trabajo Marítimo (MLC, 2006)

La cuarta reunión del Comité Tripartito Especial del MLC, 2006 se celebró en Ginebra los días 5 a 13 de mayo de 2022, en formato híbrido. María Fernández Llamazares, Asesora Jurídica de ANAVE, participó en la misma *online*.

De las 12 enmiendas que se presentaron al Convenio MLC, 2006, 8 fueron aprobadas por los gobiernos, la gente de mar y los armadores del sector marítimo mundial. Entre las mismas, se encuentran las 5 propuestas que presentaron conjuntamente los armadores y la gente de mar.

Las enmiendas acordadas tratan de garantizar:

- **Regla 1.4 – Contratación y colocación:** Que se informe a la gente de mar de sus derechos en relación con la obligación de indemnizar que recae sobre los servicios de contratación y colocación, o en su caso sobre el armador, en caso de que finalmente el enrole no se produzca y hayan sufrido una pérdida pecuniaria;
- **Regla 2.5 – Repatriación:** Que los Estados faciliten la pronta repatriación de los marinos abandonados;
- **Regla 3.1 – Alojamiento y servicios de esparcimiento:** Que los armadores proporcionen a la gente de mar una conectividad social adecuada y los Estados faciliten acceso a Internet en sus puertos y fondeaderos. En todo caso, el acceso a internet deberá garantizarse en la medida en que sea razonablemente factible (ej: con los límites o limitaciones derivadas de la tecnología actual) y con tarifas razonables, si las hubiera;
- **Regla 3.2 – Alimentación y servicio de fonda:** Que la gente de mar disponga de agua potable de calidad y gratuita;
- **Regla 4.1 – Atención médica a bordo de buques y en tierra:** Que los Estados proporcionen atención médica a los marinos que necesiten asistencia inmediata y faciliten la repatriación de los marinos fallecidos a bordo;
- **Regla 4.3 – Protección de la seguridad y la salud y prevención de accidentes:** Que los marinos dispongan de equipos de protección personal de tamaño adecuado (por ejemplo para mujeres), para garantizar un entorno más seguro;
- **Regla 4.3 – Protección de la seguridad y la salud y prevención de accidentes:** Que se registren todas las muertes a bordo de marinos y se comuniquen anualmente a la OIT a efectos de que se publiquen en un registro mundial; y

- **Anexo A2-I y Anexo A4-I– Pruebas de garantía financiera:** Que se mencione en el certificado de la garantía financiera, para el caso de abandono, el nombre del propietario registral junto al del armador, en caso de no coincidir ambas figuras.

Las enmiendas se presentarán para su aprobación en la próxima reunión de la Conferencia de la OIT, que se celebrará el 6 de junio de 2022. En caso de aprobarse, deberían entrar en vigor en diciembre de 2024.

Pueden ampliar información en nuestra circular [Laboral 14/2022/MF](#)

2.5. Reunión ANAVE sobre Instrucción de la DGMM sobre gabarras de suministro de combustible.

El 5 de abril, ANAVE organizó una reunión interna con las empresas afectadas para concretar las dificultades en la aplicación de la Instrucción de Servicio 3/2022 sobre las condiciones mínimas de seguridad y prevención de la contaminación de las gabarras y buques dedicados al suministro de combustible, y definir propuestas de modificación a proponer a la DGMM, tal y como acordó este Comité Directivo en marzo.

Como resultado de dicha reunión preparamos una nota con observaciones y comentarios a la Instrucción e informamos a la DGMM, que nos ha confirmado que tienen previsto aceptar en líneas generales nuestras peticiones, y que nos remitirán una respuesta escrita al documento para nuestra valoración.

En nuestras circulares [SMA 4/2022/AB](#) y [SMA 5/2022/AB](#) les informamos sobre este asunto.

2.6. Reunión del Grupo de trabajo de ANAVE sobre la reforma laboral.

El 19 de abril, ANAVE y cuatro empresas asociadas se reunieron por videoconferencia para analizar las posibilidades que ofrecía la reforma laboral a la contratación de marinos y la conveniencia de proponer a la Subdirección General para la Coordinación de la Inspección del Sistema de Relaciones Laborales del Ministerio de Trabajo una interpretación concreta y vinculante. Finalmente se acordó exponer la problemática que la legislación española plantea a la contratación laboral de marinos en el V Seminario Tripartito MLC 2006 OIT, que se celebró el pasado 24 de mayo. En concreto:

- Qué modalidad contractual se debe emplear para la contratación de marinos extracomunitarios que desean someterse a legislación española.
- Qué modalidad contractual hay que utilizar para cubrir las vacantes generadas a bordo por la compensación de vacaciones, excesos de jornadas, sábados, domingos y festivos a bordo de los marinos.
- Cuáles son las consecuencias de que un trabajador fijo-discontinuo no acuda al llamamiento de la empresa por encontrarse trabajando en otra empresa; esto es, si se considera causa justificada o baja voluntaria del trabajador.
- La problemática derivada de la alta rotación de personal que hay en el sector y de los nuevos límites fijados a la concatenación de contratos en el caso de contratos temporales por circunstancias de la producción, que ahora afecta tanto a trabajadores como a puestos de trabajo.

2.7. Ampliación bonificaciones REC a buques otros pabellones.

Como recordarán, la [Ley 11/2021](#) de medidas de prevención y lucha contra el fraude fiscal, modificó la Ley 19/1994, del Régimen Económico y Fiscal de Canarias (REF), ampliando los beneficios fiscales y de seguridad social del REC a los buques que estén registrados en Estados del EEE de empresas navieras inscritas en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras y que cumplan los requisitos que exige la disposición adicional decimosexta del TRLPEMM sobre el tipo de buque, tamaño mínimo, título de posesión y condiciones del buque.

Para que estos beneficios se puedan aplicar es necesario que la Agencia Estatal de la Administración Tributaria (AEAT) y el ISM lleven a cabo ciertas modificaciones en sus sistemas de gestión. En este aspecto, se han llevado a cabo varias gestiones en paralelo:

- **Beneficios en la Seguridad Social:** ANAVE escribió una carta a la directora del ISM solicitando aclaración sobre el trámite necesario para aplicar la bonificación y preguntó por el asunto en varias

reuniones del Consejo del ISM, en las que se nos indicó que ya habían solicitado la adaptación de sus sistemas a la Tesorería General de la Seguridad Social (TGSS), que a su vez había pedido un informe a la Dirección General de Ordenación de la Seguridad Social (DGOSS). El 18 de mayo, la Directora del ISM, Elena Martínez Carqués, nos confirmó que ya habían recibido el visto bueno y que esperaban que la implantación en su plataforma fuera prácticamente inminente.

- **Beneficios fiscales:** El subdirector general de Normativa Marítima y Cooperación Internacional de la DGMM envió un escrito a la Delegada Especial de la AEAT en Canarias pidiendo un contacto o dirección a la que las empresas navieras se puedan dirigir para solicitar la aplicación de estas bonificaciones, sin que se hayan producido avances. En la reunión con el director general de Marina Mercante (apartado 2.2) se comprometió a hacer alguna gestión directa con la agencia tributaria. Les mantendremos informados sobre las novedades que se produzcan sobre este asunto.

2.8. Directiva sobre entrega de desechos.

Como se informó en el último Comité Directivo, en febrero, se publicó en el BOE el RD 128/2022 sobre instalaciones portuarias de recepción de desechos de los buques, que traspone la Directiva 2019/883 y da un plazo de 18 meses a las administraciones para actualizar sus sistemas tarifarios.

En relación con la Directiva 2019/883, la UE publicó en enero tres reglamentos de ejecución que afectan a la Instrucción de Servicio de 2017 de la DGMM, que es necesario actualizar, y que da acceso a las empresas a obtener una bonificación de la tarifa de entrega y a dirigirse al siguiente puerto de escala sin entregar los desechos. Sobre este asunto, varias empresas nos han informado en las últimas semanas de problemas en varios puertos en la aplicación del RD 128/2022, entre ellos:

- La negativa de la Capitanía Marítima de Cartagena de despachar el buque si no entregaba previamente los residuos de carga a una instalación de recepción en tierra, aunque el buque cumplía los requisitos de capacidad de almacenamiento suficiente hasta el siguiente puerto de escala. Tras las gestiones de ANAVE con la DGMM este asunto se solucionó y se despachó el buque sin entregar los desechos.
- En el puerto de Tenerife, se ha indicado a una empresa que opera en tráficos *tramp* interinsulares que va a perder las bonificaciones que actualmente les están aplicando.

ANAVE ha recordado a la DGMM la necesidad de actualizar la IS de 2017, que ya es urgente, y establecer unos criterios homogéneos que faciliten su aplicación en todos los puertos, con el fin de que las empresas conozcan a priori qué documentación se les va a solicitar y cómo pueden acreditar las distintas cuestiones que les permiten no entregar y obtener una bonificación.

2.9. Reuniones ECSA: Asamblea General y Comité de seguridad y medioambiente.

Asamblea General

El 21 de abril se convocó una Asamblea General extraordinaria de ECSA en la que se acordó el nombramiento de Mr. Sotiris Raptis como nuevo Secretario General. ECSA llevaba desde octubre sin SG, desde la salida de Martin Dorsman.

Comité de seguridad y medioambiente

El 25 de abril y 10 de mayo se reunió el Comité de Seguridad y Medio Ambiente de ECSA. La primera de ellas se celebró en Copenhague y la segunda por videoconferencia, y en ambas reuniones ANAVE estuvo representada. Entre los principales asuntos tratados figura:

- **Estabilidad en caso de avería en buques ro-ro.** La Comisión está trabajando en la modificación de la Directiva 2003/25/CE para incluir nuevas prescripciones de estabilidad. ECSA siempre ha defendido la derogación de esta directiva y que se exija a los buques ro-ro cumplir sólo las normas de estabilidad del Convenio SOLAS 2020. Sin embargo, la CE ha decidido no seguir esta posición y ha publicado una propuesta para modificar la Directiva 2003/25/CE que incluye nuevas normas aplicables a buques

nuevos y a los existentes que se incorporen a un servicio regular con origen o destino en un puerto de un Estado miembro, que no hayan sido certificados nunca con arreglo a esta Directiva. La propuesta ofrece varias formas alternativas de cumplimiento. La opinión de los miembros de ECSA, ICS e Interferry es que se trata de una solución aceptable, aunque no sea una solución ideal.

- **Propuesta legislativa FuelEU Maritime.** El asunto que centró el debate fue si ECSA debía apoyar los nuevos objetivos de reducción más ambiciosos propuestos en su dictamen por el Comité ENVI del Parlamento Europeo, que incluye porcentajes de reducción más exigentes y adelanta 5 años el calendario propuesto por la Comisión. A cambio, ‘Transport & Environment’ apoyaría la propuesta de ECSA de introducir la obligación a los proveedores de ofertar combustibles compatibles con las exigencias de este Reglamento. ANAVE participó muy activamente en la discusión, muy dividida entre las asociaciones que apoyaban la propuesta y las que no, y propició que finalmente se acordara que ECSA se podría plantear el apoyo de medidas más exigentes sólo si se garantiza que la disponibilidad de los combustibles en el mercado y el acuerdo por parte de los suministradores. A propuesta de ANAVE, se acordó incluir en las discusiones a los suministradores de combustible.

2.10. Participación en otras jornadas y reuniones.

- 1 de abril: Dña. Elena Seco participó en una reunión conjunta de ANAVE, Sedigas y AOP sobre la regulación del suministro de combustible y la adaptación de la Ley de Puertos al Reglamento UE 352/2017. Ese mismo día, Dña. Maruxa Heras participó en una reunión de la Plataforma para la promoción de los ecocombustibles.
- 6 y 19 de abril: Dña. Maruxa Heras asistió a dos presentaciones de la CEOE sobre el Kit Digital.
- 8 de abril: Dña. Araiz Basurko participó en una reunión de seguimiento de ECSA sobre la situación de la crisis de Ucrania.
- 20 de abril: Dña. Elena Seco se reunió con Dña. Eva Novoa, directora general de SOERMAR, acerca del PERTE naval. Ese mismo día, junto con Dña. Araiz Basurko y D. Álvaro Pedreira, se reunió con el asesor de medio ambiente del grupo popular en el Parlamento Europeo, D. Pedro Mielgo, sobre la propuesta de reglamento ‘Fuel EU Maritime’ incluida en el ‘Fit for 55’.
- 25 de abril: Dña. Elena Seco y Dña. Maruxa Heras se reunieron con representantes del ministerio de Transportes y SPC Spain sobre los eco-incentivos. Ese mismo día, Dña. Araiz Basurko asistió a una reunión del Comité de Seguridad y Medio Ambiente de ECSA en Copenhague. Dña. Désirée Martínez asistió a una reunión de la Comisión Ejecutiva Provincial del ISM.
- 26 de abril: Dña. Elena Seco asistió a una reunión de la Comisión Ejecutiva del ISM.
- 27 de abril: Dña. María Fdez.-Llamazares asistió a una sesión de la Real Academia de Jurisprudencia y Legislación de España, bajo el título: ‘Competencia Judicial Internacional de la Navegación Marítima’.
- 28 de abril: Dña. Elena Seco, y el responsable de nuevos proyectos de la empresa asociada Baleària, D. Jesús Blanco Cedrón, participaron en una mesa redonda dentro de un seminario técnico internacional organizado por la Asociación Medports, junto con la Autoridad Portuaria de la Bahía Algeciras. También estuvieron presentes el presidente del Consejo de la OMI, D. Víctor Jiménez; el de Puertos del Estado, D. Álvaro Rodríguez Dapena y el del puerto de Algeciras D. Gerardo Landa-luce. Ese mismo día, Dña. Maruxa Heras participó en una reunión del Centro para el Desarrollo Tecnológico Industrial (CDTI) sobre las ayudas ‘Misiones Ciencia e Innovación’.
- 4 de mayo: Dña. María Fdez.-Llamazares asistió, a distancia, a la IV reunión del Comité Tripartito Especial (STC) del Convenio sobre el Trabajo Marítimo (MLC, 2006), que tuvo lugar hasta el 13 de mayo.

- 5 de mayo: Dña. Elena Seco participó en una reunión del Comité Técnico de Bureau Veritas y en la junta directiva de la Asociación española de derecho marítimo. Ese mismo día, Dña. Maruxa Heras participó en una reunión del grupo de trabajo de Movilidad Sostenible de CEOE
- 9 de mayo: Dña. Maruxa Heras asistió a una jornada informativa del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) sobre el Programa de Apoyo al Transporte Sostenible y Digital. Ese mismo día, D. Rafael Cerezo participó en una reunión del grupo de trabajo de Comunicación de ECSA.
- 10 de mayo: Dña. Elena Seco y Dña. Araiz Basurko participaron en una reunión del Comité de Seguridad y Medioambiente de ECSA, por videoconferencia.
- 11 de mayo: Dña. Elena Seco asistió a un desayuno informativo del ciclo ‘El futuro de la energía, economía verde, transición y movilidad’, organizado por CEPESA y que contó con la intervención de Mr. Maarten Wetselaar, director general de CEPESA. El acto fue presentado por D. Antonio Garamendi, presidente de CEOE.
- 12 de mayo: Dña. Elena Seco participó en una mesa redonda bajo el título: ‘Medidas para alcanzar la descarbonización en el transporte’, dentro de una jornada organizada por el Club Español de la Energía sobre la descarbonización de los usos finales de la energía.
- 17 de mayo: Dña. Araiz Basurko participó en una reunión del CIAIM.
- 18 de mayo: Dña. Elena Seco participó en el del III Congreso Internacional Marítimo de Bilbao que en esta edición conmemoraba el quinto centenario de la consecución de la primera vuelta al mundo llevada a cabo por Juan Sebastián Elcano, con una ponencia titulada ‘El reto de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en el transporte Marítimo’. Ese mismo día, Dña. Maruxa Heras participó en una jornada informativa del MITMA sobre el Ecoincentivo marítimo.
- 20 de mayo: Dña. Elena Seco asistió a un desayuno informativo organizado por el Clúster Marítimo Español y que contó con la intervención de la vicepresidenta tercera del Gobierno y ministra para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, Dña. Teresa Rivera, y del presidente del Clúster, D. Alejandro Aznar. Ese mismo día, Dña. Elena Seco y Dña. Maruxa Heras se reunieron por videoconferencia con representantes de la empresa de sistemas eólicos de propulsión marina, Bound4blue, sobre el PERTE naval.
- 25 de mayo: Dña. Araiz Basurko asistirá a una reunión de la Comisión Paritaria Sectorial de Marina Mercante de la Fundación Estatal para la Formación en el Empleo. Ese mismo día, Dña. Maruxa Heras participará en una reunión del *Working Group for Carriers* sobre la Plataforma EU-Lisa. También asistirá a un *webinar* sobre ecoincentivos aplicados al transporte marítimo de corta distancia, organizado por la European Shortsea Network.
- Dña. Elena Seco y D. Álvaro Pedreira tienen previsto reunirse con Dña. Carmen Armada y D. Javier Criado, de CEPESA, sobre el paquete ‘Fit for 55’.

Próximas jornadas y reuniones previstas.

- 30 de mayo: Dña. Désirée Martínez tiene previsto asistir a una reunión de la Comisión Ejecutiva Provincial del ISM.
- 31 de mayo: Dña. María Fdez.-Llamazares asistirá a una reunión de la Comisión Ejecutiva del ISM.

3. Guerra de Ucrania: RD-ley 6/2022; sanciones a Rusia y marinos ucranianos.

El 30 de marzo se publicó en el BOE el [RD-ley 6/2022](#) por el que se adoptan medidas urgentes en el marco del Plan Nacional de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la guerra en Ucrania. En relación con el transporte marítimo y portuario:

- Establece una bonificación extraordinaria de 0,20 euros sobre el precio de venta del gasóleo para uso marítimo (MGO), aplicable entre el 1 de abril y el 30 de junio de 2022.
- Autoriza a prolongar los contratos temporales de trabajo de marinos ucranianos a bordo de buques de pabellón español hasta un máximo de 12 meses y la extensión de la validez de los permisos de residencia y trabajo con la mera comunicación de la extensión del contrato.
- Establece una bonificación del 80% de la tasa del buque y mercancía en las líneas y servicios marítimos que unan la Península con los puertos de Tenerife, Las Palmas, Ceuta, Melilla o Baleares entre el 1 de abril y 30 de junio de 2022.
- Autoriza a las AAPP a reducir o eliminar durante 2022 los tráficos mínimos establecidos por los títulos concesionales.
- Las empresas beneficiarias no podrán alegar como causa objetiva de despido el aumento de los costes energéticos (hasta el 30 de junio de 2022) u otras relacionadas con la invasión de Ucrania.

En un principio se generaron ciertas dudas sobre la bonificación de 0,20 euros al MGO suministrado a los buques. Finalmente, el 7 de abril, la AEAT publicó una nota aclaratoria en su página web confirmando que la bonificación se aplica a todos los buques que prestan servicios de cabotaje peninsular e insular en España, incluyendo a las islas Canarias, Ceuta y Melilla (aunque no se consideren territorio de la UE a efectos de IVA).

Una empresa asociada nos informó de que en las facturas emitidas por CEPSA estaban añadiendo la siguiente nota al pie:

“El Grupo CEPSA alberga dudas acerca del ámbito de aplicación de las bonificaciones y descuentos recogidos en el Real Decreto-ley 6/2022, de 29 de marzo. En este sentido, el Grupo CEPSA ha presentado diversas consultas escritas a la AEAT, sin que se haya obtenido hasta el momento respuesta formal a muchas de las mismas. Dada esta situación y tras analizar toda la información disponible, el Grupo CEPSA ha interpretado que el suministro que usted solicita se puede incardinar dentro de los acogidos a la bonificación prevista por el Real Decreto y por tanto, va a proceder a aplicársela. Sin embargo, esta aplicación queda expresamente condicionada a que la AEAT tenga igual interpretación que el Grupo CEPSA al respecto de la misma y por tanto, la acepte. Por consiguiente, en caso de que la AEAT considerase que su suministro no es beneficiario de dicha bonificación, usted deberá proceder de inmediato a la devolución a CEPSA del importe íntegro de la bonificación que se le ha aplicado por parte de ésta.”

Tras hacer la consulta a CEPSA sobre el tenor de sus dudas, nos han indicado que lo han puesto por recomendación de sus servicios jurídicos, porque hay algunos casos que les siguen generando dudas.

Propuestas de Enmiendas de ANAVE

Una vez convalidado este RD se está tramitando ahora como proyecto de Ley en el Congreso por el procedimiento de urgencia. Hemos propuesto una enmienda encaminada a ampliar la bonificación a todos los combustibles marinos incluido el GNL. También se ha solicitado ampliar la reducción de tasas a los tráficos interinsulares.

Pueden ampliar esta información en las circulares [Varios 28/2022/ES](#), [24/2022/MH](#), y [23/2022/ES](#).

4. RD 269/2022 sobre títulos profesionales y de competencia de la Marina Mercante.

El 13 de abril se publicó en el BOE el RD 269/2022, por el que se regulan los títulos profesionales y de competencia de la marina mercante, con el fin de refundir la normativa existente en un único documento que recoja las modificaciones de las enmiendas de Manila de 2010 al Convenio STCW, varias directivas europeas y legislación nacional que se ha ido publicando a lo largo de los últimos años.

Entró en vigor el 13 de mayo y ha supuesto la reforma más significativa en el ámbito de las titulaciones y formación marítima desde 1974. Este RD servirá de base para regular mediante Órdenes Ministeriales de desarrollo las disposiciones que necesitan de una concreción para su aplicación.

Fundamentalmente, el RD regula:

- Las obligaciones de los navieros y de los marinos en relación con los siguientes asuntos: instrucciones escritas sobre familiarización a bordo; especialidades para los buques de pasaje y de transbordo rodado; Oficial designado; disponibilidad a bordo de textos legales actualizados; obligaciones de los miembros de la dotación; condiciones para el ejercicio profesional a bordo de los buques; idioma de trabajo en los buques; tripulantes con funciones de asistencia al pasaje; medios de comunicación a bordo.
- El reconocimiento de los títulos de competencia, certificados de suficiencia y pruebas documentales expedidos por otros Estados miembros de la UE, del Espacio Económico Europeo y terceros países.
- La ampliación del ámbito de aplicación de las pruebas de idoneidad para obtener los títulos profesionales y la actualización del procedimiento para efectuar dichas pruebas.
- El reconocimiento de la formación académica impartida por los centros universitarios y de formación profesional para garantizar que se corresponde con los títulos y tarjetas profesionales a expedir.
- La actualización de las denominaciones de los títulos académicos, atribuciones de los títulos y tarjetas profesionales, y los periodos de embarco de acuerdo con las reglas del Convenio STCW.
- La armonización del régimen de los alumnos, y su formación a bordo y en tierra.

En nuestra circular de 13 de abril [SMA 6/2022/AB](#) les informamos sobre este asunto.

5. Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia: convocatorias relacionadas con el transporte marítimo.

Entre abril y mayo de 2022 se publicaron las convocatorias para la puesta en marcha de las medidas relacionadas con el transporte marítimo, en particular:

- Programa de apoyo al transporte sostenible y digital, que contempla 3 líneas de ayuda relacionadas con el transporte marítimo:
 - Apoyo a la adopción de tecnologías propulsivas con energías alternativas, dotada con 11 millones de euros (M€).
 - Apoyo a al despliegue de combustibles alternativos en puertos y aeropuertos, con 100 M€.
 - Proyectos para la digitalización de los servicios de transporte de viajeros y mercancías en el ámbito nacional, con 47,5 M€.
- Ecoincentivos a la oferta y a la demanda para ferrocarril y marítimo, con 60 M€ para cada modo.

El MITMA organizó una sesión informativa sobre cada una de las convocatorias en la que se facilitó información general sobre sus características, se explicó cómo presentar una solicitud y se analizaron los detalles específicos de cada una.

Programa de apoyo al transporte sostenible y digital

Se trata de ayudas en régimen de concurrencia competitiva para proyectos que se inicien (firma del contrato) antes del 30 de junio de 2023 y finalicen antes del 31 de diciembre de 2025.

Se podrá financiar hasta el 100% de la inversión de los proyectos a través de la línea y programa de financiación «ICO-MITMA Movilidad sostenible» que firmarán el MITMA y el Instituto de Crédito Oficial (ICO). Se contempla la posibilidad de que la entidad beneficiaria subcontrate, total o parcialmente, el proyecto objeto de la subvención.

El plazo para presentar las solicitudes finaliza el 28 de junio a las 17 h.

Dentro de la línea de apoyo a la adopción de tecnologías propulsivas con energías alternativas se financiarán proyectos relacionados con buques destinados al transporte de mercancías o mixtos carga/pasaje que incluyan:

- Remotorizaciones, principalmente transformación de motores principales para consumir GNL y cambios a motores auxiliares más eficientes.
- Adquisición de buques nuevos propulsados con combustibles alternativos.
- Adaptación de buques en servicio para la conexión eléctrica a tierra o toma de combustibles alternativos

La línea de apoyo al despliegue de combustibles alternativos en puertos y aeropuertos incluye la posibilidad de financiar, además de infraestructuras, buques para el suministro de gas natural licuado (GNL) a través de proyectos que incluyan:

- Adaptaciones de gabarras de combustibles tradicionales.
- Adquisición de buques para el suministro de GNL.

Dentro de los proyectos para la digitalización de los servicios de transporte de viajeros y mercancías en el ámbito nacional se incluye:

- Digitalización y optimización de procesos en centros de transporte de mercancías intermodales (tanto ferroviarios como portuarios).
- Identificación y trazabilidad de material rodante y unidades de transporte intermodal (UTIs) mediante tecnologías digitales.
- Desarrollo tecnológico vinculado al nodo portuario y aplicados a la eficiencia logística.

Pueden ampliar esta información en las circulares [Varios 33/2022/MH](#) y [Varios 36/5022/MH](#)

Ecoincentivos para el impulso del transporte marítimo

A principios de mayo se publicaron las bases reguladoras para la concesión de subvenciones en competencia no competitiva del ecoincentivo para el impulso del transporte marítimo de mercancías y la convocatoria para la selección de entidades colaboradoras (empresas navieras) que participarán en su gestión.

Para presentar la solicitud como entidad colaboradora, las empresas navieras debían presentar, antes de 27 de mayo, una solicitud indicando el servicio marítimo ofertado.

Estos servicios marítimos deben cumplir:

- Buques ro-ro, con-ro o ro-pax.
- Conectar un puerto de interés general con otro situado en el territorio de un Estado miembro de la UE.
- Ser un servicio regular, con una frecuencia mínima igual o superior a dos salidas semanales. No obstante, se podrá aceptar una frecuencia menor, de forma justificada, y siempre que se garantice el cumplimiento de los objetivos del programa.
- Que exista una ruta alternativa de transporte por carretera. Se acepta el cruce de canales o estrechos por vía marítima, siempre y cuando la ruta no se limite al cruce de dichos canales o estrechos.

Una vez aprobada la solicitud, se firmará un convenio con el MITMA que tendrá una vigencia de 4 años, prorrogable como máximo hasta el 30 de junio de 2026.

Pueden ampliar esta información en la circular [Varios 34/2022/MH](#) y [Varios 40/2022/MH](#)

Línea ICO – Red.es Kit Digital

Red.es y el ICO han firmado un convenio para instrumentar una línea de financiación denominada 'ICO – Red.es Kit Digital' destinada a las empresas beneficiarias de este Kit Digital y a los agentes digitalizadores. Esta línea estará vigente hasta el 31 de marzo de 2024 y con ella se podrá financiar un importe igual al del proyecto de digitalización implantado menos el importe del bono digital concedido.

6. *Fit for 55*: gestiones, novedades y resumen del avance de la tramitación.

Avances de la propuesta EU ETS en el Parlamento

El 18 de mayo, la comisión parlamentaria de medioambiente del Parlamento Europeo (ENVI) aprobó las enmiendas a la propuesta de la Comisión Europea de modificación de la Directiva 2003/87, por la cual se propone incluir al transporte marítimo en el Régimen Europeo de Comercio de Derechos de emisión (ETS). También se aprobó modificar varios aspectos del sistema de notificación y verificación de emisiones de carbono (MRV). Como se les informó en detalle en la circular [UE 1/2022/AP](#) y en la línea habitual de esta comisión parlamentaria, las enmiendas endurecen severamente la propuesta inicial de la CE.

Los puntos más favorables son:

- Se establece la introducción de una cláusula en los contratos de fletamento por tiempo para repercutir los costes del ETS al operador comercial del buque.
- Se crea el *Ocean Fund*, para reinvertir en proyectos del sector marítimo un 75% de lo recaudado en el ETS y un 100% de las sanciones del FUEL EU.

Los aspectos más negativos son:

- Se elimina la implantación transitoria: los buques de más de 5.000 GT deberán adquirir derechos de emisión por el 100% de las emisiones de 2024.
- A partir de 2024, se incluye en el MRV a los buques de entre 400 y 5.000 GT, que entregarán derechos de emisión desde 2027.
- Extensión progresiva del ámbito geográfico.
- Se incluye el CH₄ y el N₂O (además del CO₂) tanto en el MRV como en el ETS como gases de efecto invernadero que se tendrán en cuenta.
- Se exige, y sólo hasta 2030, un 25% de las emisiones de los viajes entre un puerto peninsular y uno ultraperiférico (Canarias). Los diputados españoles (a propuesta de ANAVE) y portugueses fueron los únicos que propusieron un trato más favorable a las regiones ultraperiféricas.

Estas enmiendas aún deben ser aprobadas por el pleno del Parlamento Europeo. En esta votación, que tendrá lugar la semana del 6 de junio, se prevé la presentación de enmiendas por parte de diputados de otras comisiones. En su informe de opinión a la modificación del ETS (no vinculante), la comisión parlamentaria de transportes (TRAN) propuso enmiendas más favorables para el sector que es de esperar se vuelvan a presentar para su votación por el pleno. Una vez aprobado por el Parlamento, se deberá pronunciar el Consejo (gobiernos de los Estados miembro) y llegar a un acuerdo entre los dos órganos (codecisión).

Desde la reunión mantenida con los eurodiputados del PP Dña. Dolors Montserrat y D. Pablo Arias, se ha mantenido un contacto continuo con su asesor en materia de energía, sostenibilidad y medio ambiente, D. Pedro Mielgo, que en varias ocasiones ha solicitado la evaluación y opinión de ANAVE de las distintas enmiendas que se iban presentando sobre esta propuesta.

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

- Fecha límite para presentar enmiendas: 16 de febrero (cumplido)
- Voto de enmiendas en la comisión de Medioambiente: 16-17 mayo (cumplido)
- Voto en el pleno: semana del 6 de junio

Avances de la propuesta FUEL EU en el Parlamento Europeo

Con respecto a la propuesta FUEL EU Marítimo, el trámite parlamentario continúa más retrasado que el de la Directiva ETS (aunque en el Consejo sucede exactamente lo contrario).

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

- Fecha límite para presentar enmiendas en la comisión TRAN: 26 de abril (cumplido)
- Voto de enmiendas en la comisión TRAN: 11-12 de julio.

– Voto en el pleno: septiembre.

7. Solicitud de alta en ANAVE de la empresa Marguisa Shipping Lines S.L.U.

La empresa Marguisa Shipping Lines, S.L.U, miembro asociado colaborador de ANAVE, ha solicitado el alta como miembro asociado de pleno derecho, a partir del 01-06-2022.

Con arreglo a lo previsto en los Estatutos, la solicitud ha sido apoyada por las dos empresas miembros del Comité Directivo, Boluda Lines S.A. y Marflet Marine Internacional S.A.

Se propondrá al Comité Directivo que apruebe esta solicitud.

8. Asamblea de ANAVE 2022.

Como se aprobó en el Comité Directivo el 29 de marzo pasado, la Asamblea General de ANAVE se celebrará el martes, 21 de junio de 2022 en el Hotel Wellington (Calle Velázquez, nº 8, Madrid), con arreglo al siguiente **Orden del Día**:

12:30 - 13:15 h Asamblea general ordinaria (interna) de ANAVE. Sala Villanueva (1^{er} piso).

1. Presentación de la Memoria de actividades.
2. Estado de cuentas de 2021 y Presupuesto para 2022.
3. Establecimiento de cuotas ordinarias.
4. Palabras del Presidente a la Asamblea.
5. Asuntos varios.
6. Nombramiento de censores de Acta.

13:20 - 13:55 h Aperitivo – cóctel (Salón Cibeles)

14:00 h Acto público de Clausura de la Asamblea, con asistencia y discurso de la ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana o Autoridad en la que delegue, seguido de almuerzo (Salón Duque de Wellington).

Los actos previstos estarán copatrocinados por las empresas Carus (patrocinador principal), RINA y Knutsen.

Se solicita a las empresas que no lo hayan hecho ya, nos confirmen, a la mayor brevedad posible, si harán uso de las invitaciones que les corresponden y las personas concretas que asistirán.

El día 31 de mayo, cumpliendo con el plazo que marcan los estatutos, se enviará la convocatoria formal de la Asamblea.

9. Asuntos varios.

9.1. Primer informe de ANAVE sobre novedades normativas en materia de Seguridad y Medio Ambiente.

El 7 de julio, está previsto que ANAVE presente en la ETSI Navales y por videoconferencia del primer informe semestral sobre Seguridad y Medio Ambiente de 2022, que recopila las novedades normativas en el ámbito marítimo nacional e internacional en dicho campo.

El director general de la Marina Mercante nos ha confirmado su participación. Además de debatir las principales cuestiones del informe, que incluirá los resultados de la reunión del MEPC 78 de las OMI y los avances en la tramitación del 'Fit for 55' de la UE, Bureau Veritas expondrá una presentación sobre los combustibles alternativos y las implicaciones para su instalación o adaptación en los buques.

En los próximos días circularémos a las empresas el Orden del Día previsto y el resto de detalles de la reunión.

9.2. Nueva ampliación de la vigencia de los Certificados de suficiencia de los marinos.

El 15 de abril, se publicó en el BOE una [Resolución](#) de la DGMM que permite volver a ampliar la vigencia de los certificados de suficiencia de los marinos regulados en el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio STCW), y que son obligatorios para embarcar.

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

- Hasta el 30 de septiembre, para los ya prorrogados a los marinos en lista de espera que aún no han efectuado el curso de mantenimiento de la competencia. Se pide como requisito presentar un compromiso de impartición del curso en un centro homologado por la DGMM en una fecha concreta.
- Para los tripulantes no contemplados en el apartado anterior y siempre que la caducidad se haya producido a partir de 2020. La ampliación no podrá superar la fecha de realización del curso ni exceder los 12 meses desde la solicitud y solo podrá efectuarse una vez.

Pueden ampliar esta información en nuestra circular [SMA 7/2022/AB](#).

9.3. Temario del examen sobre la legislación marítima española para el reconocimiento de títulos profesionales de marinos de máquinas extranjeros.

Pruebas de conocimiento de la normativa española para el refrendo de títulos de oficiales de máquinas

A principios de abril, se publicó en el BOE una Resolución de la DGMM que incluye el índice de temas para los exámenes de legislación marítima española de los oficiales de máquinas extranjeros para reconocer sus títulos profesionales. El temario se ha reducido sustancialmente de 33 a 12 temas.

La DGMM nos envió un documento con los temas desarrollados que ANAVE revisó. La DGMM tiene previsto publicarlo en la página web del MITMA una vez haya incorporado varias preguntas tipo test de autoevaluación, que serán la base de lo que se pregunte en el examen. Una vez disponibles, ANAVE contestará a las preguntas de autoevaluación de los temas y las circulará a las empresas.

En nuestra circular de 9 de febrero [Laboral 11/2022/AB](#) les informamos sobre este asunto.

Posible futuro desarrollo de este asunto

A corto plazo

Desarrollar un procedimiento equivalente al explicado en el apartado anterior para los oficiales de puente.

A medio plazo

La idea del DGMM es publicar una Resolución que sustituya las pruebas de conocimiento por un curso (tanto para oficiales de máquinas como de puente).

Déficit de oficiales de máquinas

En las últimas semanas varias empresas nos han informado de la carencia de personal de máquinas disponible para embarcar en buques de bandera española.

En contacto con la DGMM, nos propusieron como solución provisional exigir a dichos marinos extranjeros una Prueba Documental y permitirles embarcar por un periodo de 3 meses, tras el cual, deberán presentarse a la prueba de legislación. Adicionalmente, tienen previsto convocar una nueva fecha de examen extraordinaria en el mes de junio o julio, además de las ya previstas en septiembre y noviembre.

9.4. Invasión de Ucrania.

El viernes 8 de abril, la UE adoptó el [5º paquete de sanciones contra Rusia](#), que incluye las siguientes prohibiciones:

- de acceso de buques rusos a los puertos de la UE;
- de importaciones de carbón;
- a las exportaciones de productos y tecnología (adicionales a las que ya se habían adoptado).

El 6º paquete de medidas, anunciado el 4 de mayo, incluiría un calendario de eliminación progresiva de las importaciones a la UE de crudo y productos del petróleo procedentes de Rusia por oleoducto y en buques se sigue debatiendo.

Ese mismo día, la CE publicó dos documentos de ‘preguntas frecuentes’ sobre la interpretación de las sanciones impuestas por la UE contra Rusia.

La OMI ha publicado a finales de marzo una circular informando del establecimiento de un corredor azul de seguridad marítima para permitir la evacuación segura de la gente de mar y de los buques de los puertos ucranianos. La página web de la OMI tiene habilitada una [sección](#) específica, en la que se presenta toda la información consolidada sobre la crisis de Ucrania.

Pueden ampliar información sobre estos asuntos en nuestras circulares [Varios 29/2022/AB](#) y [Varios 30/2022/AB](#).

9.5. Lista europea de instalaciones de reciclaje aprobadas por la Comisión Europea.

El 28 de abril, la Comisión Europea publicó una nueva actualización de la lista de instalaciones de reciclaje de buques, ya en su 9ª versión, que incluye 3 instalaciones nuevas, 1 en los Países Bajos y 2 en Reino Unido. Se ha prorrogado hasta 2026 la fecha de validez de 2 astilleros de Francia y se ha eliminado 1 astillero en Portugal, cuya autorización expiró el 31 de diciembre.

En conjunto actualmente la lista la integran 46 instalaciones:

- 35 en el EEE: Noruega (8), Dinamarca (6), Países Bajos (5), Francia, Lituania y (4 en cada país), España (2), Bélgica, Estonia, Italia, Letonia, Finlandia e Irlanda (1).
- 11 en países terceros: Reino Unido (2), Turquía (8) y EEUU (1).

A corto plazo, la Comisión va a poner en marcha una evaluación del Reglamento UE 1257/2013 sobre reciclaje de buques y circulará una consulta pública en apoyo de dicha evaluación. Se prevé publicar la propuesta en 2023. En nuestra circular de 20 de abril [SMA 9/2022/AB](#) les informamos sobre este asunto.

9.6. Nueva línea de avales ICO y modificación del Código de Buenas Prácticas para el marco de re-negociación de la financiación avalada.

El RD-ley 6/2022 por el que se adoptan medidas urgentes en el marco del Plan Nacional de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la guerra en Ucrania, aprobó una nueva línea de avales ICO por un valor máximo de 10.000 millones de euros destinada a facilitar la concesión de financiación a empresas y autónomos y garantizar su liquidez.

Los términos y condiciones del primer tramo de esta línea de avales, dotado con 5.000 millones de euros, se publicaron en la Resolución de 10 de mayo de 2022, que establece 2 tipos de avales en función del importe de las ayudas (por encima o por debajo de 400.000 euros). La fecha límite para conceder estos avales es el 31 de diciembre de 2022.

Por otro lado, la Resolución de 29 de marzo modificó el Código de Buenas Prácticas que constituye el marco de re-negociación de las condiciones de financiación avalada (RD-ley 5/2021) estableciendo que:

- Las entidades adheridas se comprometen a mantener, al menos hasta el 30 de septiembre de 2022, los límites y las condiciones de las líneas de circulante concedidas a todos los clientes.

- Se elimina el requisito de que el volumen de facturación haya caído en al menos un 30% entre 2019 y 2020, facilitando el acceso a las empresas que se encuentren especialmente afectadas por la subida de los precios de la energía.

9.7. Ejercicio MARSEC-22. Colaboración con la Armada.

Como en años anteriores, el Centro de Operaciones y Vigilancia de Acción Marítima (COVAM) de la Armada nos informó sobre la realización del ejercicio MARSEC-22, coordinado por la Armada Española, que concentra la colaboración de varios organismos y agencias civiles y militares, para lograr el objetivo común de salvaguardar los intereses nacionales en los distintos espacios marítimos.

En nuestra circular de 4 de mayo [SMA 10/2022/AB](#) les informamos sobre este asunto.

9.8. Modificaciones de los canales de trabajo VHF de varias estaciones costeras.

El 1 de mayo, varias estaciones costeras españolas comenzaron a efectuar sus transmisiones de radio en otros canales de trabajo VHF, para adaptar las nuevas disposiciones de la OMI sobre radiocomunicaciones. En nuestra circular de referencia [SMA 8/2022/AB](#) les informamos del listado de estaciones costeras afectadas y de los nuevos canales asignados a cada una de ellas.

9.9. Cuestionario de ECSA sobre el impacto de la crisis de Ucrania en el transporte marítimo.

ECSA nos pidió colaboración para difundir un cuestionario sobre el impacto de la crisis de Ucrania en el sector del transporte marítimo con el fin de poder informar a la DG MOVE de la Comisión Europea y que ésta tuviera en cuenta a nuestro sector a la hora de analizar las posibles sanciones a Rusia.

En total, 3 empresas navieras españolas participaron en la encuesta.

Más información en las circulares [Eco, fin, fis 1/2022/MH](#) y [Eco, fin, fis 2/2022/MH](#).

9.10. Acuerdo de colaboración con la Armada para el transporte de vehículos de rescate a submarinos.

La Armada, a través de la DGMM, nos ha transmitido su deseo de firmar acuerdos de colaboración con empresas navieras que puedan ofrecer alguno de sus buques en régimen de disponibilidad. Estos buques se encargarían, en caso de que un submarino tuviese un incidente, de trasladar un vehículo de rescate (mini submarino) y sus equipos hasta el lugar del suceso.

En la circular [Varios 25/2022/MH](#) les indicamos las características que debían tener estos buques de apoyo. La DGMM nos han indicado que ninguna empresa naviera se ha puesto en contacto con ellos. Como saben, nos resulta de enorme interés colaborar en la medida de lo posible tanto con la DGMM como con la Armada por lo que les rogamos que, si disponen de buques de tales características se pongan en contacto con Ramón Álvarez Viñes (ralvarezv@mitma.es) indicando:

- Nombre del buque y número OMI
- Vehículo que pueden transportar (SRDRS o NSRS)
- Datos de una persona de contacto.

9.11. Proyecto de Decreto que establece el régimen especial de prestación de los servicios de transporte marítimo en las Islas Baleares

La Dirección General de Transporte Marítimo y Aéreo de la Consejería de Movilidad y Vivienda del Gobierno Balear nos ha sometido a consulta el proyecto de Decreto del asunto que desarrolla y aplica lo establecido en la Ley 11/2010, de 2 de noviembre, de ordenación del transporte marítimo de las Islas Baleares.

Entre otros asuntos, se establecen las frecuencias mínimas para las 3 líneas de interés estratégico declaradas en la Ley 11/2010.

El plazo para presentar alegaciones finaliza el 2 de junio. Pueden hacernos llegar sus observaciones, no más tarde del martes 31 de mayo, a mheras@anave.es.

Pueden ampliar esta información en la circular [Explotación 22/2022/MH](#).

9.12. Ordenanza que regula las velocidades máximas de navegación en aguas del puerto de Ibiza

El 14 de abril se publicó esta Ordenanza que sustituye y deroga a la publicada en el BOE de 20 de marzo de 2017. Las principales novedades son:

- Se limita a velocidad a 8 nudos en la zona II-A y 15 nudos en la zona II-B.
- Se modifica la tipificación de las infracciones y se establecen las sanciones a aplicar.

10. Ruegos y preguntas.