



REUNIÓN DEL COMITÉ DIRECTIVO DE ANAVE

Martes, 6 de mayo de 2014, a las 12:00 h
Sede de ANAVE
c/ Dr. Fleming, 11, 1º D - 28036 MADRID

Orden del Día

1. Lectura y aprobación, si procede, del acta de la reunión anterior.
2. Novedades habidas y gestiones realizadas:
 - 2.1. Tramitación parlamentaria del Proyecto de Ley de la Navegación Marítima.
 - 2.2. Acuerdos adoptados por el Parlamento Europeo sobre propuestas legislativas de interés para el sector marítimo.
 - 2.3. Gestiones sobre la aplicación a los buques metaneros de los nuevos límites al contenido de azufre de los combustibles marinos en las ECAs desde 01.01.2015.
 - 2.4. Asociación de Promoción de Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC-Spain)
 - 2.5. Participación en otras jornadas y reuniones.
3. Asuntos técnicos.
 - 3.1. Desarrollo de la jornada formativa ANAVE-DGMM sobre el plan lista blanca de la DGMM (29 abril).
 - 3.2. Principales acuerdos adoptados en el Comité de Protección del Entorno Marino (MEPC) de la OMI.
 - 3.3. Primer informe de ANAVE sobre novedades normativas en materia de Seguridad y Medio Ambiente.
4. Convenio sobre gestión de agua de lastre. Grupo de Trabajo de ANAVE.
5. Asamblea ANAVE 2014.
 - 5.1. Seguimiento de la ejecución del presupuesto del ejercicio.
 - 5.2. Fecha, actos y lugar previsto para la Asamblea de ANAVE 2014.
6. Asuntos varios.
7. Ruegos y preguntas.

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

El borrador de [acta](#) de la reunión anterior se circuló, junto con el Orden del Día de esta reunión, el pasado 25 de abril.

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

2. Novedades habidas y gestiones realizadas.

2.1. Tramitación parlamentaria del Proyecto de Ley de la Navegación Marítima.

Según se informó en la anterior reunión del Comité Directivo, en el debate en el Pleno del Congreso que tuvo lugar el pasado 13 de marzo, se rechazó la enmienda de totalidad presentada por el Grupo Parlamentario Izquierda Plural, así como la solicitud de avocación del Proyecto, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista.

El plazo de enmiendas, prorrogado varias veces, quedó definitivamente cerrado el pasado 1 de abril, y el día 21 se publicaron en el BOCD el texto de las propuestas de enmiendas presentadas por los diferentes grupos parlamentarios. Entre ellas, como les anunciamos, el Grupo Parlamentario Popular ha propuesto eliminar el tercer apartado del art. 101 del Proyecto, eliminando así la posibilidad de que las Organizaciones Reconocidas puedan limitar su responsabilidad *“por los daños que puedan ocasionar con sus errores o negligencias”*.

Dado que los debates en la Comisión de Justicia van a durar, previsiblemente, varias semanas, y en el entendimiento de que esta enmienda perjudica gravemente los intereses de los armadores, seguiremos intentando por todas las vías posibles trasladar el mensaje pidiendo el rechazo a esta enmienda.

Se informará en la reunión sobre la última novedad al respecto.

2.2. Acuerdos adoptados por el Parlamento Europeo sobre propuestas legislativas de interés para el sector marítimo.

2.2.1 Propuesta de Reglamento sobre seguimiento de emisiones de buques (MRV).

El pleno del Parlamento Europeo (PE) adoptó, el 16 de abril, un informe sobre la propuesta de Reglamento de la Comisión referente a un sistema de seguimiento de emisiones procedentes de buques que escalen en puertos europeos, que mantiene la propuesta inicial del Ejecutivo europeo de aplicarse únicamente a las emisiones de CO₂ y a buques a partir de 5.000 GT. El PE rechaza así la enmienda que adoptó en enero la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria y que ampliaba las medidas propuestas a todos los buques de más de 400 GT, así como el alcance de las propias medidas para incluir las emisiones de óxidos de nitrógeno.

Este reglamento deberá discutirse ahora en el Consejo por los Estados Miembros que, en caso de presentar enmiendas, deberán discutir las con el Parlamento, lo que se estima tendrá lugar en otoño de este año.

2.2.2 Propuesta de Directiva sobre la circulación de contenedores de 45’.

En abril de 2013 la Comisión presentó una propuesta de Directiva por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la UE, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional.

Entre otras normas, la propuesta de la Comisión abogaba por ampliar de 150 a 300 km la distancia máxima del tramo terrestre en el caso del transporte intermodal con una pata marítima de estas unidades y, especialmente, **eliminar dicho máximo en el caso de que el tramo terrestre siga o preceda a un viaje de SSS.**

El 15 de abril de 2014 el plenario del PE ha votado a favor de una enmienda adoptada en su Comité de Transporte, que no acepta esta flexibilización de la circulación transfronteriza de los contenedores de 45' dentro de la UE, manteniendo en la práctica los 150 km de distancia máxima actualmente permitidos.

El sector tendrá que esperar ahora a la posición del Consejo, que todavía no ha alcanzado un acuerdo sobre este punto.

En todo caso, ya se sabe que Parlamento y Consejo no alcanzarán un acuerdo en primera lectura, por lo que las discusiones continuarán en el PE durante la próxima legislatura.

2.1.3 Propuesta de Directiva sobre divulgación de información no financiera.

El mismo día 15 de abril el PE votó a favor de la modificación de la legislación comunitaria para exigir, a ciertas grandes empresas (con más de 500 empleados), facilitar información adicional sobre cuestiones sociales y ambientales: políticas, riesgos y resultados que afecten a los temas ambientales, sociales y relacionados con los empleados, el respeto de los derechos humanos, las cuestiones de lucha contra la corrupción y el soborno, y la diversidad en los consejos de administración.

Estas modificaciones fueron propuestas por la Comisión Europea con el objetivo de aumentar la transparencia y el rendimiento de las empresas de la UE en asuntos relacionados con el medioambiente y sociales.

La propuesta deberá ahora recibir el visto bueno del Consejo, lo que se espera que ocurra en las próximas semanas.

2.3. Gestiones sobre la aplicación a los buques metaneros de los nuevos límites al contenido de azufre de los combustibles marinos en las ECAs desde el 01.01.2015.

El 23 de abril se celebró una reunión del *Comitee on Safe Seas* (COSS) que, como les hemos venido informando, es uno de los foros en los que se está tratando este asunto.

La representante de la DGMM en dicho foro nos ha informado de que en esta reunión únicamente se confirmó a los participantes de que **la DG ENV está de acuerdo con la aplicación en las zonas ECAs de los métodos de equivalencia aprobados por la Comisión en diciembre de 2010, pero sus servicios jurídicos siguen estudiando la manera de darle forma legal a esta opinión.**

La fecha de la próxima reunión del COSS se ha fijado, inicialmente, para el 3 de julio, aunque es posible que se adelante.

Por su parte, el grupo de trabajo sobre implementación del *European Sustainable Shipping Forum*, tiene previsto reunirse el jueves 3 de julio de 2014, fecha en la que esperamos poder concretar algún avance sobre este asunto.

2.4. Asociación de Promoción de Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC-Spain).

El 23 de abril D. Manuel Carlier presidió la Asamblea General Ordinaria de SPC-Spain, en la cual se aprobaron las cuentas del ejercicio 2013, se acordó la admisión como nuevo miem-

bro de Neptune Lines, y celebrar la Jornada Anual del Short Sea Shipping el día 2 del próximo mes de octubre, en Alicante.

Asimismo, se presentó el informe del Observatorio Estadístico del transporte marítimo de corta distancia en España correspondiente al año 2013, que, entre otras conclusiones, muestra que en 2013 continuó el ajuste de la oferta, tras los crecimientos producidos en 2010 y 2011, lo que ha permitido que la reducción de la demanda experimentada afecte sólo ligeramente a los índices de ocupación. El informe completo se puede descargar [aquí](#).

2.5. Participación en otras jornadas y reuniones.

- El 22 de abril, D. Manuel Carlier se reunió con en ANAVE con representantes del grupo VShips, dedicado a shipmanagement.
- El 23 de abril, D. Manuel Carlier presentó la ponencia “*Ongoing challenges from environmental regulations on maritime transport, Emissions, Ballast Water Management, etc.*” en el foro “*Shipping Hot Topics: LNG as Ship Fuel and Ballast Water Management*”, organizado por DNV GL en Madrid. Asistió igualmente Dña. Elena Seco.
- El 24 de abril, D. Manuel Carlier presidió la Asamblea General Ordinaria de SPC-Spain (Ver Apartado 2.4).
- El 29 de abril, D. Manuel Carlier, Dña. Elena Seco y Dña. Araiz Basurko participaron en la Jornada Técnica “*Plan Lista Blanca*”, promovida por la DGMM, en la ETSIN en Madrid.
- Ese mismo día, Dña. Maruxa Heras participó en la segunda reunión del Grupo de Trabajo 1 del Consejo Nacional de Seguridad Marítima en el Cuartel General de la Armada.

Jornadas y reuniones que tendrán lugar próximamente:

- El 7 de mayo Dña. Elena Seco participará en una reunión del Comité de Política Marítima de ECSA en Bruselas.
- El mismo día, D. Manuel Carlier representará a ANAVE en el Comité Naval de Bureau Veritas.

3. Asuntos técnicos.

3.1 Desarrollo de la jornada formativa ANAVE-DGMM sobre el plan lista blanca de la DGMM.

El 29 de abril se celebró una jornada técnico/formativa sobre las inspecciones por la administración marítima a buques nacionales dentro del Plan Lista Blanca, a la que asistieron 23 representantes de 14 empresas asociadas y 6 técnicos de 4 Sociedades de Clasificación. Por parte de la DGMM, asistió el Subdirector General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima, D. Víctor Jiménez Fernández, acompañado de varios colaboradores de su departamento y 5 inspectores de las Capitanías Marítimas de Algeciras, Alicante, Barcelona, Bilbao y Las Palmas. La reunión congregó a un total de 40 personas y se trataron los siguientes asuntos:

- **Situación actual de la flota de pabellón español con respecto a las inspecciones del Memorándum de París y medidas de refuerzo adoptadas por la DGMM para mantener el pabellón español en la Lista Blanca.** Tras los malos resultados de los 2 últimos años, la evolución en los primeros cuatro meses de 2014 es positiva, ya que se han reducido significativamente el porcentaje de inspecciones con deficiencias y el

número de deficiencias, en especial en las inspecciones en Gibraltar, pasando de una media de 5,2 deficiencias por inspección a 2,4. En el total de inspecciones, el valor de las deficiencias y de las deficiencias por inspección es el más bajo de toda la serie histórica desde que España figura en la Lista Blanca. Estos datos indican que las medidas de refuerzo está produciendo un cambio en la situación que teníamos hasta ahora.

- **Instrucción de servicio 1/2014 sobre inspecciones Plan Lista Blanca y relación DGMM/ANAVE.** ANAVE puso de manifiesto que la aprobación de dicha Instrucción de Servicio y su aplicación por las Capitanías, sin previo aviso a ANAVE, sorprendió negativamente a las empresas. La DGMM reconoció que posiblemente se debía haber informado previamente y valoró muy positivamente la colaboración con ANAVE y con las empresas, proponiendo que reuniones como ésta se institucionalicen y se celebren al menos una vez al año.
- **Documento acreditativo de los Certificados del P&I en una inspección de Lista Blanca.** La DGMM aclaró que, dado que la exigencia del Certificado del P&I se deriva de una Directiva Europea, no es un instrumento relevante del MOU y, por tanto, no debe ser motivo de deficiencia a registrar ni motivo de detención en una inspección del MOU. En todo caso, puede ser una deficiencia bajo la legislación nacional en el puerto en el que se encuentre el barco.

No obstante, la DGMM manifestó su preocupación por la interpretación que puedan dar a la aceptación de certificados electrónicos los inspectores MOU de otros Estados. Las consultas que han efectuado indican que algunos Estados exigen certificados originales, pero no saben qué países son ni por el momento se les ha confirmado oficialmente que no hay ningún puerto MOU que no exija certificados originales. Están a la espera de recibir respuesta a consultas que han efectuado a otros países y clubes de P&I, que están consensuando una respuesta con la asociación internacional.

A día de hoy, la DGMM interpreta que es perfectamente posible que se solicite al buque presentar el certificado en formato de papel, al igual que otros certificados de cumplimiento que se derivan de los convenios SOLAS o MARPOL. La DGMM ha manifestado su disposición a modificar su posición siempre que tenga una respuesta clara y concreta sobre este asunto, y nos ha sugerido consultar a la Comisión Europea para ver qué entiende o interpreta en esta Directiva por “certificado”.

- **Cumplimentación incorrecta de los informes de inspección.** Varias empresas señalaron que en muchos informes de inspección se indican las deficiencias y medidas correctivas para subsanarlas pero no la norma que se ha incumplido. La DGMM estuvo de acuerdo con este comentario y señaló que están estudiando qué parte del formato del acta de inspección deben modificar para evitar que esto se siga produciendo. A la vez están articulando medidas para concienciar a los inspectores sobre su responsabilidad en la verificación de los informes y actas que se hagan en las capitanías. En la normativa vigente del MOU, sólo en caso de las deficiencias motivo de detención, se exige que se anoten las referencias normativas que se han infringido. Se ha presentado al Comité una propuesta para que este procedimiento se haga extensivo a todas las deficiencias y es posible que se apruebe en la próxima reunión de mayo.
- **Autorización a una OR para actuar en nombre de la DGMM cuando un buque se encuentra en puerto español en vísperas de festivos o en días feriados.** La DGMM se ha ofrecido a enviarnos una nota explicativa sobre los procedimientos de actuación que deben seguir las empresas para los casos en los que surja una eventualidad por la cual no sea posible coordinar con la capitanía una inspección. Se puso de manifiesto la conveniencia de que las empresas prevean y anuncien con la mayor antelación posible la posible necesidad de inspecciones por las Capitanías fuera de los horarios normales.

En la reunión, también se aclararon otras cuestiones y dudas sobre la aplicación de la nueva instrucción de servicio 1/2014 en relación con la inspección de buques nacionales con destino a puertos extranjeros. Estamos preparando una circular en la que se analizan con más detalle los resultados de la jornada técnica y que enviaremos próximamente a las empresas.

Se anunció que ANAVE convocará en la segunda quincena de junio la jornada de presentación del primer informe de 2014 sobre novedades normativas, en la que se dedicará especial atención al convenio sobre Gestión de Aguas de Lastre (BWM), que podría entrar en vigor en 2015.

Se sugerirá a los asistentes que comenten sobre el desarrollo de la reunión, la participación de su empresa y si consideran que ANAVE debe tomar alguna iniciativa más en relación en este terreno. En particular, algunas de las Sociedades de Clasificación presentes se ofrecieron a organizar cursos sobre prevención de detenciones.

3.2 Principales acuerdos adoptados en el Comité de Protección del Entorno Marino (MEPC) de la OMI.

Entre los días 31 de marzo y 4 de abril, se celebró en la sede de la OMI en Londres, el 66º periodo de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC). En dicha reunión, se trataron, entre otras, las siguientes cuestiones:

- **Fecha de aplicación de la norma sobre el Nivel III de emisiones de NO_x.** Se ha modificado la regla 13 del Anexo VI del MARPOL en relación con la fecha efectiva de aplicación de las normas de “Nivel III” de los Óxidos de Nitrógeno (NO_x) dentro de las ECAs. Se ha acordado aplicar dicha norma a motores instalados en buques que se construyan a partir del 1 de enero de 2016 y que operen en la ECA de EEUU o Caribe ya designada para el control de las emisiones de los NO_x (NECA). Los buques nuevos que no vayan a operar en las NECAs que ya están designadas no se tendrán que construir para cumplir el Nivel III.

Para las NECAs que se puedan designar en el futuro, el Nivel III se aplicará a los motores instalados en buques construidos a partir de la fecha en la que el MEPC adopte dicha NECA o en una fecha posterior que se especifique en la enmienda que designe la NECA en cuestión. Está previsto que estas enmiendas entren en vigor el 1 de septiembre de 2015.

- **Disponibilidad de combustible.** Se ha establecido un grupo de trabajo para estudiar la metodología de análisis de la disponibilidad de combustible reglamentario que cumpla la norma del Anexo VI del MARPOL (0,5% de azufre el 1 de enero de 2020), que deberá presentar en octubre un informe sobre sus avances, con vistas a adoptar los términos de referencia del estudio en 2015. Según el resultado de éste, que debe finalizar en 2018, el descenso del 3,5% al 0,5% del límite máximo de contenido de azufre se podría aplazar hasta el 1 de enero de 2025.
- **Problemas a resolver en relación con el agua de lastre.** Se ha concedido la aprobación básica a 4 sistemas de gestión del agua de lastre y la aprobación definitiva a otros 2 sistemas que usan sustancias activas. Hasta la fecha, la OMI ha homologado un total de 42 sistemas de agua de lastre.

En esta reunión, los gobiernos decidieron no debatir en profundidad, hasta que el convenio entre en vigor, las cuestiones fundamentales sobre las que el sector naviero, a través de ICS y otras organizaciones, había presentado propuestas detalladas por escrito.

En particular sigue habiendo dudas de que los sistemas ya homologados funcionen de acuerdo a la norma de descarga de agua de lastre establecida en el convenio y sobre los

critérios que se van a seguir para la toma de muestras del agua de lastre en las inspecciones de Port State Control.

El sector del transporte marítimo, liderado por ICS, mantiene que son necesarios una serie de cambios legales para que la regulación del agua de lastre sea realmente global y adecuada al objetivo que pretende. Se trata de cambios (como hacer obligatorias las Directrices de la OMI sobre el sistema de homologación de equipos) relativamente simples y que se podrían acordar rápidamente por los gobiernos. En una respuesta constructiva a la decisión de la OMI, ICS va a presentar en octubre otra propuesta reiterando sus preocupaciones y proponiendo posibles alternativas. Mientras tanto, ICS ha recomendado a los Estados que no ratifiquen el Convenio BWM hasta que no se hayan establecido medidas que creen confianza para resolver los problemas sobre su aplicación.

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

En la segunda quincena del mes de junio está previsto que ANAVE presente el primer Informe sobre Seguridad y Medio Ambiente de 2014, que recogerá las principales novedades en materia de normativa nacional e internacional.

Como en ocasiones anteriores invitaremos al Director General de la Marina Mercante y esperamos contar con varios representantes de la Administración Marítima para debatir asuntos relacionados con el informe y contestar a las cuestiones que puedan plantear los asistentes a la reunión. Dado que uno de los asuntos a tratar será el convenio de Gestión de Aguas de Lastre, que afecta a los puertos, invitaremos también a Puertos del Estado.

En los próximos días vamos a enviar una circular en la que les confirmaremos la fecha de presentación del informe así como los detalles del Orden del Día previsto para la reunión.

4. Convenio sobre gestión de agua de lastre. Grupo de Trabajo de ANAVE.

En las circulares de ref. [SMA 17/2014/AB](#) y [SMA 20/2014/AB](#), enviadas el 10 y 23 de abril respectivamente, hemos solicitado a las empresas los datos de contacto de los técnicos especializados en esta materia que deseen participar en el grupo de trabajo. Hasta el momento nos han confirmado su participación 8 empresas asociadas.

El objetivo de este grupo será intercambiar información sobre las alternativas de aplicación del convenio, casos en los que se pueden conceder exenciones, instalación de equipos de tratamiento a bordo de los buques o dificultades pendientes de resolver para el transporte marítimo, por ejemplo, el procedimiento de toma y análisis de muestras en puerto. También será posible si se considera interesante organizar reuniones con la Administración, proveedores de equipos, etc.

El 5 de mayo está previsto mantener una reunión en ANAVE con el representante en España de la empresa "OXICOM Water Systems" que desea presentarnos sus equipos.

En los próximos días, les informaremos de la fecha de la primera reunión del grupo de trabajo. En caso de que alguna empresa más esté interesada en participar, les agradeceríamos que nos lo indiquen a la mayor brevedad posible.

5. Asamblea ANAVE 2014.

5.1. Seguimiento de la ejecución del presupuesto del ejercicio.

A cierre del mes de abril, los ingresos por cuotas de ANAVE (que incluyen las cuotas del primer y segundo trimestre de 2014) ascienden a 320.000 euros. El presupuesto total de esta partida para 2014 es de 629.980 euros, por lo que, si no hubiese más cambios en el número de empresas asociadas ni en el número de buques dados de alta en ANAVE, el importe presupuestado podría cumplirse a final de año.

En cuanto a los costes principales también se encuentran en línea con el presupuesto y a priori no se esperan grandes modificaciones.

El resultado presupuestado para 2014 es de **-43.320 euros**. A cierre de estas notas no tenemos previsiones que indiquen cambios sustanciales en el mismo.

Se propondrá al Comité Directivo presentar a la Asamblea de ANAVE para su aprobación, el próximo mes de junio el mismo presupuesto de 2014 aprobado en el Comité Directivo del pasado 12 de diciembre de 2013.

5.2. Fecha, actos y lugar previsto para la Asamblea de ANAVE 2014.

Las fechas previstas para celebrar la Asamblea de ANAVE son el **24 o 25 de junio**, en horario de mañana y, tentativamente, con el siguiente Orden del Día:

11.00 – 12.15 h: Reunión del Comité Directivo.

12.30 – 13.15 h: Asamblea general ordinaria (interna) de ANAVE.

13.40 – 13.45 h: Aperitivo - Cocktail

14.00 h Acto público de Clausura de la Asamblea, con asistencia y discurso de la ministra de Fomento o Autoridad en la que delegue. Seguido de almuerzo.

Prevedemos preasignar asientos solamente en 4 o 5 mesas (miembros de la Comisión Permanente y principales invitados) dejando libertad para elegir asiento en las demás.

Se ha pedido presupuesto al **Hotel Ritz**, que ha confirmado disponibilidad para los días **24 y 25 de junio** y ha ofrecido varios menús con un precio de unos 90€ por persona (incluido cocktail e IVA), con lo que, para unas 125 personas resultaría un importe total de unos 11.000 euros, incluyendo el coste de la sala para las reuniones de C. Directivo y Asamblea.

Dado que el presupuesto de ANAVE para estos actos es de 7.000€, estamos ya buscando patrocinadores, con el fin de que el coste para ANAVE sea el menor posible.

Se pedirá al Comité Directivo que confirme estos detalles y decida la fecha definitiva.

6. Asuntos varios.

6.1. Segunda reunión del Grupo de Trabajo GT1 dependiente del Consejo de Seguridad Marítima Nacional (CNSM).

Como ya se informó en la anterior reunión del Comité Directivo, ANAVE ha sido invitada a formar parte del Grupo de Trabajo GT1 del Consejo de Seguridad Marítima Nacional

(CNSM), cuyo fin es la creación de una Plataforma de intercambio y compartición de información sobre el entorno marítimo.

Para ello, y previa información a las empresas asociadas mediante la circular de ref: [SMA 18/2014/ES](#), según autorizó el Comité Directivo, hicimos llegar al Gobierno información acerca de la flota de buques mercantes (nombre, tipo y características principales) y servicios regulares que, prestando pendiente por el momento el envío de los datos de una persona de contacto de cada empresa. En la circular mencionada se pedía a las empresas navieras que facilitasen el nombre, teléfono y correo electrónico del Oficial de Protección de la Compañía al considerarlo el contacto más adecuado a estos efectos.

El 29 de abril, tuvo lugar la segunda reunión del Grupo de Trabajo GT1, en el que se revisó la información aportada.

- **Base de datos de flota.** La base de datos de flota que aportó ANAVE ha sido acogida muy favorablemente, si bien no se ha analizado en profundidad su contenido. Hemos acordado que enviaremos a nuestro contacto en el Ministerio de Industria las actualizaciones de la misma con una periodicidad de 2/3 meses. El representante del Ministerio de Fomento, D. Javier Castillejo, ha puesto a disposición de la Plataforma las bases de datos de las que dispone la DGMM (Flota inscrita en el REC, tripulaciones...) no como herramienta de consulta sino para el suministro puntual de información y siempre conforme a la normativa sobre Protección de Datos (Ley 15/1999). Además ha mencionado el posible uso de la Ventanilla Única Nacional (INFO DUEPORT) que se está desarrollando para Puertos de Estado en la que podrán estar disponibles datos sobre tripulaciones, listas de pasajeros, cargas y horas de entrada/salida de los puertos, etc.
- **Datos relativos al Oficial de Protección de la Compañía.** Se ha acordado a nivel general que esta plataforma no utilice información de carácter personal, sensible o clasificado, dada la complejidad que esto supone en el desarrollo de la herramienta. Aunque ANAVE solicitó esta información y varias Empresas Navieras ya nos la han facilitado, en un principio no se va a utilizar en la plataforma.

La DGMM dispone de esta información, pero según la LOPD, sólo puede cederla en el caso de que se vaya a destinar al mismo fin con el que se cedió, por lo que en una primera fase de desarrollo de esta plataforma, no se considera viable disponer de esta información.

6.2. Cabotaje: Nueva interpretación de la Comisión Europea del Reglamento 3577/1992.

La Comisión Europea (CE) ha publicado un informe en el que se actualiza la interpretación que este organismo da al Reglamento 3577/92 y su aplicación práctica, y que enmienda y sustituye las anteriores interpretaciones comunicadas en 2003 y 2006, e igualmente, tiene mero carácter informativo. Sobre este asunto se informó oportunamente mediante la circular de fecha 25 de abril, y referencia [UE 2/2014/EC](#), a la que se adjuntaba el citado informe.

Las novedades más importantes que introduce con respecto a las anteriores interpretaciones, se refieren a los siguientes conceptos:

- **Cabotaje consecutivo.** Como algunas empresas asociadas conocen, hasta ahora al menos un país (Italia) interpretaba que no se podía considerar que el buque realizase “cabotaje consecutivo a un viaje internacional” cuando el buque llegaba en lastre a cargar en un puerto italiano con destino a otro del mismo país y, en consecuencia, exigía que dicho buque cumpliera las condiciones italianas de tripulación. Nos consta que varias empresas navieras españolas se han encontrado con este inconveniente en el pasado.

En relación con este asunto, en el punto 4.2 del informe, la CE recoge la interpretación dada por el Tribunal de Justicia Europeo a este concepto, en relación con el art. 3.3 del Reglamento. Así, desde este momento, y contrariamente a lo sostenido con anterioridad, la CE aceptará que, en los buques de más de 650 GT que realicen cabotaje insular, **todas las cuestiones relativas a la tripulación serán competencia del Estado en el que este matriculado el buque (Estado del pabellón)**, cuando el viaje de que se trate siga o preceda a un viaje con destino a otro Estado o a partir de otro Estado, **aunque el buque navegue sin carga** (en lastre).

No obstante y para evitar posibles abusos por parte de algunos armadores (por ejemplo, estableciendo escalas “ficticias” en puertos extranjeros), los tribunales de cada Estado (en este caso Italia) serán competentes para enjuiciar si dichas prácticas abusivas están teniendo lugar o no.

- **Duración de los contratos de servicio público:** el Reglamento 3577/1992 no fija un periodo de duración máximo para estos contratos, aunque sí se desprende de los arts. 1 y 4 del mismo, que deben tener un límite. Hasta la fecha, la CE aplicaba el criterio de que la duración máxima de estos contratos debía ser 6 años, dándose con ello cumplimiento al principio de proporcionalidad entre inversión y retorno para las empresas.

La experiencia adquirida desde 2003 ha demostrado que este plazo de tiempo puede ser excesivamente corto en algunos casos, por lo que la CE ha decidido que, en determinadas circunstancias, y sin perjuicio del análisis caso a caso, se puedan celebrar **contratos de servicio público con una duración máxima de 12 años**.

6.3. Remoción de restos: Entrada en vigor del Convenio de Nairobi 2007.

Con el depósito, el pasado 14 de abril de 2014, del instrumento de ratificación ante la Organización Marítima Internacional (OMI), Dinamarca se convirtió en el décimo país en ratificar el **Convenio internacional de Nairobi sobre remoción de restos de naufragios 2007**, siendo así el décimo país en hacerlo tras los de Alemania, Bulgaria, India, Irán, Malasia, Marruecos, Nigeria, Palau y Reino Unido, por lo que el Convenio **entrará en vigor el próximo 15 de abril de 2015**.

Este Convenio traslada a los propietarios y armadores la responsabilidad económica por la localización, balizamiento y retirada de los restos de los naufragios situados más allá de las aguas territoriales de un país, es decir, en la zona económica exclusiva del Estado, y permite también que, los Estados que así lo deseen y lo notifiquen, puedan ampliar el ámbito de aplicación del Convenio a los restos que se encuentren dentro de su territorio, incluido su mar territorial.

Se exige en consecuencia a los propietarios de buques de igual o más de 300 GT abanderados en un Estado Parte, **y a todo buque de igual o más de 300 GT que entre o salga de un puerto de un Estado Parte, o que arribe o salga de una instalación offshore situada en su mar territorial, con independencia de donde esté matriculado, a mantener un seguro o garantía financiera** que cubra las responsabilidades derivadas del Convenio.

La autoridad competente del Estado de bandera deberá expedir el correspondiente certificado para demostrar la existencia de dicho seguro o garantía. En el caso de buques no matriculados en un Estado Parte, podrá expedir o refrendar un certificado la autoridad competente de cualquier Estado Parte.

Se informó de este asunto mediante la circular de fecha 25 de abril y referencia [SMA 23/2014/EC](#).

Se propondrá al Comité Directivo discutir sobre la conveniencia de solicitar a la Administración la conveniencia de que España ratifique este Convenio.

6.4. Acceso público al Registro General de Empresas Prestadoras de Servicios Portuarios.

El pasado 22 de enero se publicó en el BOE la Orden FOM/36/2014, por la que se determinan los datos a incluir en el Registro General de Puertos del Estado y en los Registros de las Autoridades Portuarias, de empresas prestadoras de servicios portuarios, y el procedimiento para su inscripción.

Dichos Registros tienen carácter público y por ello el Ministerio de Fomento nos ha informado de que las empresas o personas interesadas pueden ya acceder a los Registros de Puertos del Estado y de las Autoridades Portuarias sobre empresas prestadoras de servicios portuarios a través de la web de Puertos del Estado, concretamente en el siguiente link: <http://www.puertos.es/Registroempresas>.

Se informó de este asunto mediante la circular de fecha 25 de abril y referencia [Puertos 8/2014/EC](#).

6.5. Colaboración con la Armada para organizar el ejercicio MARSEC-14.

Como en años anteriores, el Centro de Operaciones y Vigilancia de Acción Marítima (COVAM) de la Armada nos ha informado sobre la realización del ejercicio MARSEC-14, para el que han solicitado la colaboración voluntaria de los buques de las navieras asociadas (ver circular de ref. [SMA 21/2014/AB](#)).

El MARSEC-14 se va llevar a cabo entre los días **19 y 23 de mayo** en las zonas del mar Mediterráneo, Islas Baleares, estrecho de Gibraltar, Canarias, costa atlántica y mar Cantábrico. El caso que se va a simular es la activación de la señal del Sistema de Alerta de Protección del Buque (*Ship Security Alert System, SSAS*).

Con su participación los buques cumplirían el requisito 13.5 de la Parte A del Código ISPS y las directrices del 13.7 de la Parte B del mismo sobre ejercicios y prácticas de protección.

Los buques mercantes que deseen participar en el ejercicio no sufrirán ningún retraso en sus rutas, ni les supondrá coste alguno, y deberán remitir el "Formato Alfa" cumplimentado para registrar sus tránsitos 24 horas antes de entrar en el área del ejercicio a través de la página "web" de la Fuerza de Acción Marítima: <http://encomar.covam.es>

Una empresa asociada ya nos ha informado de su interés en participar en dicho ejercicio. Si otras empresas también estuviesen dispuestas a participar, les rogamos nos lo indiquen a la mayor brevedad posible.

6.6. Renovación de los Certificados de Protección para cumplir las enmiendas de Manila al Convenio STCW.

El 21 de abril, la DGMM nos envió un escrito solicitando que los marinos tramiten con antelación suficiente la renovación de los Certificados de Protección para cumplir las enmiendas de Manila al Convenio STCW, y evitar un posible colapso administrativo en sus servicios centrales cuando se aproxime la fecha del 1 de enero de 2017, a partir de la cual todos los certificados profesionales deben estar renovados.

Además del Oficial de Protección del Buque existente (que no cambia), las enmiendas al Convenio STCW introducen 3 nuevos niveles de formación en protección:

- Nivel 1: Formación de familiarización en aspectos de protección.

- Nivel 2: Formación sobre la toma de conciencia de la protección.
- Nivel 3: Formación para la gente de mar a la que se le asignen tareas de protección.

El Nivel 1 lo debe impartir el OPB u otra persona igualmente cualificada, a todas las personas empleadas o contratadas, antes de que se les asignen tareas a bordo de buques a los que se les aplique el Código ISPS. Se deben registrar pruebas documentales de la formación impartida en el Diario de Navegación o en otro documento que así lo exija por la normativa aplicable para demostrar que la formación se ha completado.

La DGMM ha unificado los Niveles 2 y 3 en un solo certificado de especialidad llamado Formación Básica en Protección Marítima. Está previsto que se expida a:

- Tripulantes españoles que hayan estado embarcados en buques de bandera española o extranjera a los que se les aplique el Código ISPS.
- Alumnos de las diferentes secciones que hayan estado embarcados en buques de bandera española o extranjera a los que se les aplique el Código ISPS.
- Tripulantes extranjeros embarcados a bordo de buques españoles a los que se les aplique el Código ISPS.

En la circular de fecha 28 de abril y referencia [SMA 22/2014/AB](#) les adjuntamos información adicional sobre este asunto.

6.7. Cese de actividad del “Germanischer Lloyd” como organización autorizada.

El 28 de abril la Subdirección General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima de la DGMM nos envió un escrito en el que se comunica el cese de actividad de la sociedad de clasificación Germanischer Lloyd como Organización Autorizada (OA). Esta decisión se debe a la reciente fusión de GL con Det Norske Veritas (DNV).

En consecuencia, desde el mes de abril, la Secretaría General de Transporte ha revocado el reconocimiento a GL para trabajar como OA. En el mismo documento, se recuerda que las SC autorizadas por España son: Bureau Veritas, Korean Register of Shipping y Registro Italiano Navale (RINA).

7. Ruegos y preguntas.