

## ANAVE – Circular de Régimen Interior

Madrid, 27 de mayo de 2016

Ref: Varios 13/2016/ES

### Asunto: Acuerdos Comité Directivo:

1. **Propuestas normativas de ANAVE para los partidos políticos. Confidencial.**
2. **Acceso a los estudios publicados por el Observatorio de Servicios Portuarios.**
3. **Petición de información a las empresas asociadas sobre procedimientos para el despacho de los buques en los puertos españoles.**

Muy Srs. nuestros:

En la reunión del Comité Directivo de ANAVE celebrada ayer, se acordó circular a las empresas asociadas los siguientes asuntos.

#### 1. **Propuestas normativas de ANAVE para los partidos políticos. Confidencial.**

Varios partidos políticos, y también medios de comunicación, se han dirigido a nuestra asociación solicitando las propuestas normativas que ANAVE desee sean tenidas en cuenta en la elaboración de los Programas Electorales con vistas a las próximas elecciones generales.

Con este objetivo, hemos actualizado el resumen de propuestas que elaboramos en noviembre del pasado año, con vistas a las elecciones generales de diciembre. El Comité Directivo, que tuvo ocasión de examinar dicho documento, autorizó remitirlo a los principales partidos políticos, con la petición de que sea tenido en cuenta a la hora de preparar sus programas electorales.

Se acordó también circular dicho documento a las empresas asociadas, para su conocimiento, pero **no a los medios de documentación, debido al carácter sensible de algunas de las propuestas**. Por ello, les pedimos **traten este documento con carácter confidencial**. Les remitimos a la nota al pie de esta circular sobre Confidencialidad.

#### 2. **Acceso a los estudios publicados por el Observatorio de Servicios Portuarios.**

El Comité Directivo acordó recordar a todas las empresas que los estudios que elabora el observatorio, una vez terminados, se hacen públicos en su web. Pueden acceder directamente a ellos a través de este enlace: [http://observatorio.puertos.es/DOC\\_PUBLICOS/Forms/AllItems.aspx](http://observatorio.puertos.es/DOC_PUBLICOS/Forms/AllItems.aspx)

#### 3. **Petición de información a las empresas asociadas sobre procedimientos para el despacho de los buques en los puertos españoles.**

A raíz de un reciente problema de una empresa asociada, hemos tenido conocimiento de que en algunas Capitanías Marítimas se sigue solicitando que determinada documentación sea presentada en papel por registro, lo cual entendíamos que ya no era necesario, tras la entrada en vigor de la Orden FOM/1498/2014, por la que se regula el procedimiento integrado de escala de buques en los puertos de interés general, regulándose el Documento Único de Escala y su remisión electrónica a la Ventanilla Única (la Autoridad Portuaria).

Por ello se ha considerado conveniente que ANAVE disponga de información sobre la operativa y procedimientos concretos que en la práctica llevan a cabo las empresas en una escala completa

(entrada y salida), con indicación de los trámites que deben realizarse de forma presencial y cuales se pueden hacer de forma electrónica o autoprestarse (como el autodespacho), y ello para diferentes puertos y tipos de tráfico.

Agradeceríamos que **aquellas empresas que a su vez son consignatarias** pudieran facilitarnos, de la forma que les resulte más cómoda, información al respecto en uno o varios puertos en los que presten servicio.

Muy cordialmente

Manuel Carlier  
Director General

-----<<<  
**Confidencialidad:** La información contenida en esta circular es confidencial y va dirigida exclusivamente a las empresas navieras asociadas a ANAVE para su uso interno. La copia o distribución pública, incluso por parte de las propias empresas asociadas, está en principio prohibida, salvo autorización expresa de ANAVE. En particular, queda expresamente prohibida la difusión de esta información por medios de comunicación pública escritos o electrónicos. Si por error recibe este e-mail se ruega su comunicación al remitente y su inmediata destrucción, no debiéndose enviar a otro destinatario.

**Confidentiality:** The information contained in this message is confidential and addressed to ANAVE's member companies for their internal use only. Any dissemination or copying of this information, even by the member companies is in principle prohibited, unless expressly authorised by ANAVE. In particular, it is strictly forbidden the publication of this information by public media, either written or electronic. If you receive this message by error then you may not copy or deliver this message to anyone, but please destroy this message and notify us immediately.

**Advertencia de seguridad:** Este mensaje ha sido comprobado por un sistema antivirus interno y externo regularmente actualizado. En todo caso, compruebe que todos los mensajes que recibe son filtrados por su propio sistema de seguridad antes de su apertura.

**Security warning:** This email has been scanned for viruses by our regularly updated email security systems but, in accordance with good computer practice, please ensure that all messages received are checked by your own security systems before opening.

>>>-----

| <b>OBJETIVOS</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Impulso a la competitividad de los buques inscritos en el Registro Especial de Canarias (REC).</li> <li>- Consolidar el pabellón español en la Lista Blanca del MOU de París.</li> <li>- Para la consecución de los dos objetivos anteriores, alineamiento de la normativa y práctica administrativa española a la internacional en materia de Marina Mercante.</li> <li>- Apoyo a la inversión en la adaptación de los buques a las nuevas normas medioambientales.</li> <li>- Impulso al desarrollo del Transporte Marítimo de Corta Distancia, en particular mediante la reducción del coste de las tasas y servicios portuarios a los mismos.</li> <li>- Apoyo al embarque de alumnos en prácticas en los buques de las navieras españolas.</li> <li>- Ratificación de los convenios marítimos medioambientales pendientes (Hong Kong, HNS), para facilitar su entrada en vigor.</li> </ul> |

| <b>MEDIDAS CONCRETAS PROPUESTAS</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Ámbito técnico</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ampliar las posibilidades de delegación por el Ministerio de Fomento en Organizaciones Reconocidas, permitiéndoles llevar a cabo inspecciones en España en días festivos, fines de semana o fuera de los horarios laborales ordinarios. [Modificación del RD 877/2011]</li> <li>2. Establecer esta misma posibilidad de delegación de las funciones inspectoras del Ministerio de Empleo y Seguridad Social sobre los buques mercantes españoles cuando se encuentren en el extranjero. [Norma de rango de Ley]</li> <li>3. Posibilidad de limitar la responsabilidad de las Organizaciones Reconocidas, en los términos previstos en la Directiva 2009/15/CE. [Norma de rango de Ley]</li> <li>4. Revisar los plazos de inspecciones exigidas a los buques españoles coordinándolos con los de las Sociedades de Clasificación. [Modificación Reglamento de Inspección de Buques RD 877/ 2011]</li> </ol>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| <b>Ámbito Laboral (Marina Mercante)</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| <ol style="list-style-type: none"> <li>5. Reforzar la seguridad jurídica del enrole de marinos no nacionales de la UE en los buques del Registro Especial de Canarias (REC), desligándolo de la aprobación trimestral del Catálogo de Ocupaciones de Dificil Cobertura. [Modificación del RD 557/2011, Reglamento Ley extranjería]. En el ámbito del tráfico de cabotaje, sería suficiente con reconocer, mediante una instrucción de servicio de la Dirección General de la Marina Mercante, la vigencia del art. 20 de la ley 55/1999.</li> <li>6. Eximir a los marinos no nacionales de la UE de la obtención de visados para su enrole en buques del REC (visados que, paradójicamente, no se exigen para enrolarse en buques de pabellón extranjero en puertos españoles) [Modificación art. 7.2.e RD 557/2011, Reglamento Extranjería].</li> <li>7. Aplicar el apartado 6 de la DA XVI del RDL 2/2011 (LPEMM) para exigir la nacionalidad comunitaria no al 50% de la dotación completa, sino al 50% de la dotación mínima de seguridad (Capitán y Primer Oficial seguirían en todo caso siendo nacionales del EEE). Analizar caso a caso la conveniencia de autorizar un porcentaje mayor de extranjeros, como prevé la misma norma (ej. tráficos internacionales o cuando un buque español vaya a operar establemente en tráficos de cabotaje nacional de un Estado que exija la contratación de ciertos porcentajes de marinos nacionales). [Instrucción de servicio].</li> </ol> |

- 8.** Alinear la normativa española al Convenio sobre el Trabajo Marítimo de la OIT (MLC 2006):
  - Horas de trabajo y descanso en la mar, regulando el mínimo de horas de descanso en lugar del máximo de horas de trabajo. [Modificación del RD 1561/1995].
  - Regular las agencias de empleo de marinos según prevé el Convenio sobre el MLC 2006, elaborando una norma ad hoc o bien modificando el RD 1796/2010 sobre Agencias de Colocación [Real Decreto].
  - Aplicar flexiblemente la Ley de Prevención de Riesgos Laborales a las empresas navieras, considerando cumplidos aquellos requisitos ya previstos en Convenios Internacionales (Código ISM, Convenio STCW, MLC 2006,... , evitando así duplicidades.
- 9.** Plena cobertura de la Seguridad Social española a los marinos no comunitarios dados de alta en la misma, incluso en situación de baja laboral en sus países de origen. Alternativamente, confirmar posibilidad de no dar de alta a dichos trabajadores en la Seguridad Social española.
- 10.** Reducir los costes de las prácticas de embarque de los alumnos de náutica para la obtención de los títulos profesionales. Medida compatible con las Directrices comunitarias sobre Ayudas de Estado al Transporte Marítimo y aplicada en varios países de la UE. [Aumentando de 80.000 a 200.000 euros la dotación presupuestaria prevista anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado (LPGE)]
- 11.** Contratación laboral: Admitir genéricamente el trabajo a bordo de buques mercantes inscritos en el REC como uno de los supuestos válidos para la utilización del Contrato por Obra o Servicio Determinado. [Modificación del art. 15 del RDL 1/1995, Estatuto de los Trabajadores]

#### Ámbito económico

- 12.** Servicios de pasaje: Eliminar las discriminaciones existentes contra el transporte marítimo frente al aéreo en las subvenciones a pasajeros residentes en Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla. Del mismo modo que se aplica la subvención a dos tramos de transporte aéreo sucesivos, que se admita igualmente cuando se enlace transporte marítimo con aéreo, ferrocarril o carretera y que se incluya la posibilidad de bonificar el coche como un elemento más del equipaje. Estudiar la posibilidad de establecer una subvención fija por trayecto, igual para todos los modos de transporte. [Modificación RD 1316/2001]
- 13.** Apoyo al cumplimiento de las normas medioambientales: Ampliar el sistema de aval estatal a las inversiones por empresas navieras españolas a la instalación de sistemas de tratamiento de aguas de lastre para el cumplimiento del Convenio BWM 2004. [LPGE]
- 14.** Tráficos de SSS (TMCD): Modificar la Orden FOM 1621/2002 para que se concedan automáticamente las exenciones de practica en servicios de TMCD cuando se cumpla el número de escalas requerido por dicha Orden (30 escalas). [Orden]
- 15.** Tráficos de SSS (TMCD): Introducir un incentivo económico (Ecobono) a los transportistas por carretera u operadores logísticos que embarquen sus camiones o semirremolques en servicios regulares de SSS, por un importe equivalente al 25% de la tarifa marítima abonada, como ha vuelto a aprobar recientemente Italia. [Medidas a introducir en la LPGE].
- 16.** Tráficos de SSS (TMCD): Dar prioridad máxima, en los planes de inversión pública en Infraestructuras y Transportes a las conexiones por carretera y ferrocarril entre los puertos marítimos y las vías de alta capacidad incluidas dentro de las Redes Transeuropeas (TEN-T).

| Ámbito portuario                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>17.</b>Facturar por minutos la Tasa al Buque, con un mínimo de 30 minutos por escala, sin aumento de las cuantías horarias actuales. [Modificación del RD-Legislativo 2/2011 de LPEMM]</p> <p><b>18.</b>Tráficos de SSS (TMCD): En la modificación legal pendiente de los servicios de Estiba, introducir como prioridad el aumento de la competitividad de los puertos españoles y reducir el coste de este servicio, especialmente para el TMCD.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Ámbito jurídico                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| <p><b>19.</b>Tratamiento específico del seguro de Protección e Indemnización (P&amp;I): el régimen jurídico de estos seguros debe remitirse a sus propias pólizas y reconocer la acción directa sólo en los casos en que así esté previsto en los Convenios internacionales o en las normas de la UE. [Modificación de la Ley 14/2014 de Navegación Marítima]</p> <p><b>20.</b>Responsabilidad por infracciones de la tripulación: En las infracciones cometidas durante la navegación, considerar responsables a los miembros de la tripulación que las cometan, sin perjuicio de la responsabilidad civil de la empresa naviera titular de la actividad. [Modificación RD Leg 2/2011, LPEMM]</p> <p><b>21.</b>Completar la ratificación del Convenio de Hong Kong sobre reciclaje medioambientalmente sostenible de buques (proceso ya iniciado).</p> <p><b>22.</b>Ratificar el Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (Convenio HNS).</p> |